21 (309) ROK VII 25 MAJA 1952
Cena 60 gr





NOWE POLSKIE ZNACZKI LOTNICZE

Ministerstwo Poczt i Telegrafów wydało cztery nowe znaczki lotnicze wielkości 43 × 25,5 mm. Pieryszy z nich w cenie 55 gr wykonany jest w kolorze niebiesko-czarnym i przedstawia samolot komunikacyjny w locie nad portem, drugi wykonany w kolorze zielonym przedstawia dwusilnikowy samolot w locie nad łanami zbóż — cena 90 gr, trzeci w cenie 1,40 zł i kolorze brunatno-fioletowym obrazuje lot samolotu nad trasą W—Z w Warszawie i czwarty wykonany w kolorze czarnym (cena 5 zł) przedstawia dwusilnikowy samolot komunikacyjny w locie nad Nową Hutą. U dołu każdego znaczka widnieje napis: Polska Poczta Lotnicza.

(jeko.)

BIAŁYSTOK NA PEŁNYCH OBROTACH

Wprawdzie szybowce latają bez śmigieł, ale piloci Aeroklubu Białostockiego ruszyli w nowy sezon na pełnych obrotach. Chociaż mowa tylko o obrotach... wyciągarki, nie zmienia to faktu, że start szybowników białostockich jest w pełni udany. Mają oni w tegorocznym dorobku już kilka ładnych osiągnięć, a przede wszystkim ciekawe wyczyny uzyskane w dniu 7 maja br.

W dniu tym pilot Eugeniusz Pokora wykonał na szybowcu „Mucha" trudny przelot po trasie trójkąta o obwodzie 210 km. Obok zeszłorocznego wyczynu Stanisława Ackermana, który przeleciał trójkąt 328 kilometrowy, wynik Pokory jest w tej chwili najlepszym osiągnięciem w tej dziedzinie. W locie tym Pokora uzyskał również przewyższenie ponad 3 000 m, zdobywając pierwszy warunek do Złotej Odznaki. W tym samym dniu jego kolega klubowy Włodzimierz Nowik osiągnął podobny wyczyn wysokościowy, zdobywając także pierwszy warunek.

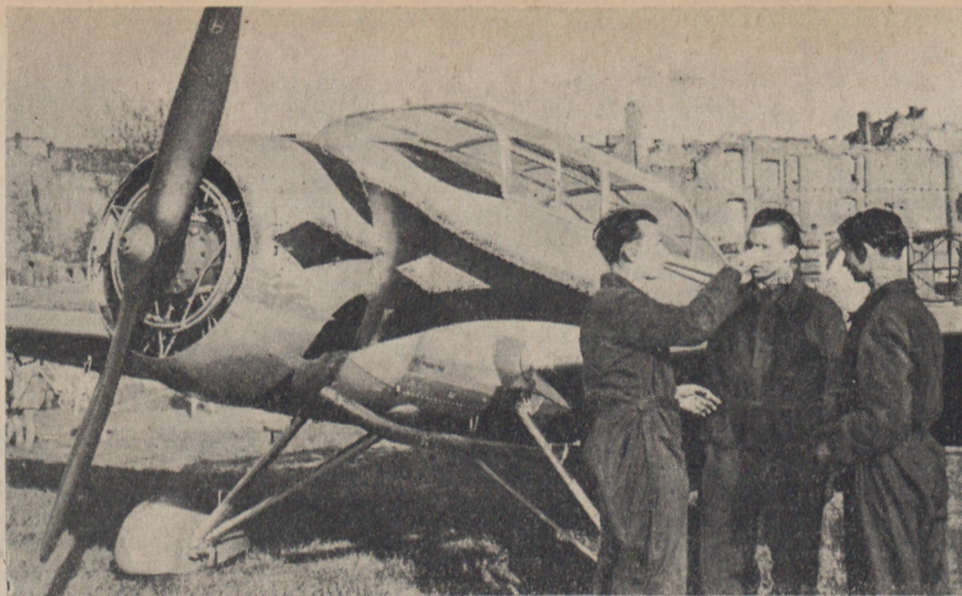
(ter.)

WARSZAWIACY NADAL W CHMURACH

Szybownicy Warszawskiego ALL w dalszym ciągu nieustannie atakują wysokość w lotach chmurowych. Po szeregu pięknych wyników opublikowanych już w SiM-ie mamy znów do zanotowania interesujący plon z dnia 7 maja br. W dniu tym pilot Wojciech Kosiński osiągnął wysokość 5 800 m, Andrzej Brzuska 4 800 m, a Pomianowski, Sochacki i Chreptowicz ponad 3 000 m.

Masowość wykonywania długich lotów chmurowych jaka ostatnio cechuje trening szybowników warszawskich, świadczy o ich wysokich ambicjach wyczynowych. Świadomość, że lot chmurowy jest dzisiaj nieodzownym już warunkiem każdego poważnego wyczynu szybowcowego, obejmuje coraz szersze rzesze pilotów i jest godnym podkreślenia dowodem jakości ich wyszkolenia.

(ter.)



„Szpak" T-4 wylądował przy trasie W — Z. Przed gmachem Zarządu Głównego LL w Warszawie przy ul. Ogrodowej 65 ustawiono samolot „Szpak" T-4. Samolot ten służy do celów propagandowych i każdy ma możność zobaczyć jak też wygląda taka maszyna z bliska. Foto: LL

LOTNICY AMERYKAŃSCY NIE CHCĄ LATAĆ

Coraz częściej zdarzają się w lotnictwie amerykańskim wypadki odmowy lotów, a nawet masowego składania podań o zwolnienie z czynnej służby w lotnictwie wojskowym.

Oto, jak donosi burżuazyjne pismo „New York Journal and American", w ciągu ostatnich kilku tygodni znowu zanotowano wzmożenie tych wypadków. 225 oficerów lotnictwa zażądało, aby ich natychmiast zwolnić, gdyż „boją się latać", innych zaś 80 oficerów uzasadniło odmowę lotów tym, że „nie mają do latania żadnej ochoty".

Pamiętajmy, że działo się to już po procesie, w którym skazano 22 lotników na kary więzienia za tego samego rodzaju odmowę lotów. Lotnicy amerykańscy muszą więc mieć jakieś poważniejsze powody, odmawiając wykonywania lotów nawet pod groźbą surowej kary.

Powody te wskazała inna gazeta amerykańska, „The New York Times". Pisała ona: „...lotnicy chętnie latali i bez sprzeciwu pobierali pieniądze za loty dopóty, dopóki nie włączono ich w skład załóg bojowych i dopóki nie powstało przypuszczenie, że zamierza się ich wysłać do Korei".

— A więc tchórzostwo? — zapytacie. — A więc lotnicy amerykańscy to tchórze i histerycy?

Nie jest to zupełnie pozbawione słuszności, załogi USAF nigdy bowiem nie słynęły z waleczności. Ale w tym wypadku jest to przede wszystkim stanowczy protest przeciw wojnie w Korei. Po co i za kogo mają umierać lotnicy amerykańscy? Coraz więcej jest wśród nich takich, którzy przedkładają własne życie nad dolary, którzy zaczynają powoli rozumieć, że są zwyczajnymi bandytami, tyle, że na samolotach.

A koreańska artyleria opl i ludowe lotnictwo bije bardzo celnie...

Zaraza strachu i niechęci szerzy się w amerykańskim lotnictwie wojskowym! (kk)

UWAGA CZYTELNICY!

„Począwszy od dnia 16 maja 1952 r. zamówienia i wpłaty na prenumeratę czasopisma „Skrzydła i Motor" przyjmować będą wyłącznie urzędy pocztowe oraz listonosze miejscy i wiejscy. Nie należy więc jak dotychczas kierować zamówień na adres placówek PPK „RUCH", gdyż utrudni to regularne otrzymywanie czasopism. Czasopisma zamawiane w prenumeracie pocztowej oraz przez listonoszy będą dostarczane bezpośrednio do mieszkań".

AMERYKAŃSCY LOTNICY WZIĘCI DO NIEWOLI POTWIERDZAJĄ FAKT STOSOWANIA BRONI BAKTERIOLOGICZNEJ PRZEZ USA

Agencja Nowych Chin donosi, że dwaj lotnicy amerykańscy — porucznik Kenneth Lloyd Enoch i porucznik John Quinn — wzięci do niewoli przez Koreańską Armię Ludową i ochotników chińskich w Korei, złożyli oświadczenie potwierdzające niezbicie fakt używania przez USA na szeroką skalę zbrodniczej broni bakteriologicznej. Obaj brali udział w zrzutach bomb bakteriologicznych.

Oświadczenia te — podkreśla agencja Nowych Chin — następują w chwili, gdy rząd amerykański usiłuje zaprzeczyć bezczelnie oskarżeniu o popełnianie tej ohydnej zbrodni w Korei i Chinach.

Jak wynika z zeznań Enocha, był on obecny 25 sierpnia 1951 r., wraz z 10 innymi pilotami i 15 nawigatorami, na tajnym wykładzie o broni bakteriologicznej. 7 stycznia br. zrzucił on 2 bomby bakteriologiczne na Hwandżu w północnej Korei, a 11 stycznia — 4 bomby bakteriologiczne na zachodnią część miasta Czunghwa. Quinn uczęszczał na wykłady w sprawie broni bakteriologicznej w połowie grudnia ubiegłego roku. 4 stycznia br. zrzucił on 4 bomby bakteriologiczne w okolicach południowej części Phenjanu, a 11 stycznia — 2 bomby bakteriologiczne na północno-wschodnią część Kunuri.

Obaj jeńcy amerykańscy stwierdzili, że armia USA rozpoczęła oficjalnie wojnę bakteriologiczną w Korei z dniem 1 stycznia br. i że określono z reguły bomby bakteriologiczne jako „niewypały", ażeby zapobiec w miarę możności poznania istotnego stanu rzeczy nawet przez swych własnych żołnierzy.

CHŁOPI FRANCUSCY NISZCZĄ URZĄDZENIA AMERYKAŃSKIEGO LOTNISKA

Naród francuski coraz bardziej wzmaga walkę przeciwko wyścigowi zbrojeń i budownictwu obiektów wojskowych na terenie swego kraju, w którym panoszą się amerykańscy okupanci. W miejscowości Revel - Belluc (departament Haute Garonne) odbył się niedawno wiec chłopów, na którym postanowiono nie dopuścić do zbudowania lotniska wojskowego w tym rejonie. Po wiecu kilkuset chłopów śpiewając Marsyliankę udało się na teren budowy lotniska, gdzie zniszczyli instalacje i szkielet hangaru. Złożyli oni przy tym uroczyste ślubowanie, że nie pozwolą nigdy na budowę jakiegokolwiek lotniska wojskowego w swej okolicy. Chłopi z miejscowości Revel - Belluc postanowili walczyć dotąd, dopóki amerykańscy okupanci nie opuszczą Francji.

(k)

ZA SZEŚĆ DNI ROZPOCZYNAJĄ SIĘ IX KZS

Za sześć dni lotnisko Poznańskiego Aeroklubu LL stanie się widownią emocjonującego turnieju naszych najlepszych szybowników wyczynowych. Za sześć dni zainteresowania całej naszej opinii szybowcowej skoncentrują się na Kobylnicy, wokół IX Krajowych Zawodów Szybowcowych. Ze względów technicznych termin ich rozpoczęcia został przesunięty na niedzielę dnia 1 czerwca, a łączny czas trwania przedłużony do pełnych dwóch tygodni, czyli do niedzieli dnia 15 czerwca. Zawody zostaną więc rozegrane dokładnie w tym samym okresie, w którym odbyły się zeszłoroczne VIII Krajowe Zawody w Inowrocławiu. Czy i wyniki ich będą podobne do zeszłorocznych...?

Jeżeli tylko niezastąpiona osłona meterologiczna w postaci specjalnej placówki PIHM „potrafi dać" co najmniej takie same warunki pogodowe, jakie towarzyszyły zawodom zeszłorocznym, to możemy oczekiwać wyników zdecydowanie lepszych. Nadzieja ta nie jest bezpodstawna, bo opiera się na trzech głównych uzasadnieniach. Są nimi:

1. bardzo staranne przygotowanie zawodów ze strony organizatora — Zarządu Głównego Ligi Lotniczej,
2. wyjątkowo intensywny i bardzo celowo przemyślany trening przygotowawczy zawodników,
3. miejsce rozgrywania zawodów.

Jednym z dowodów troskliwej staranności przygotowania imprezy przez organizatorów, jest fakt, że wszystkie startujące szybowce wyposażone będą w aparaty tlenowe. Nie będzie więc potrzeby — jak to miało miejsce w zeszłym roku — ograniczania punktacji wysokościowej do pewnego maksymalnego limitu przewyższenia, co było dyktowane względami bezpieczeństwa lotów. Zawodnik będzie mógł w pełnym zakresie wykorzystywać wznoszenia chmur burzowych, nie powstrzymywany świadomością, że powyżej 5 000 m zysk wysokości, poza osobistą satysfakcją sportową, nie daje mu żadnej punktacji. Że sytuacja taka musi korzystnie odbić się na wynikach nie wymaga chyba zapewnień.

Łączy się to dość ściśle z drugim uzasadnieniem wyrażonej powyżej nadziei na lepsze wyniki. Dobiegający w tej chwili końca obóz przygotowawczy przed zawodami, ma raczej charakter doszlifowania już tylko formy pilotów tak pod względem praktycznym jak i teoretyczno-taktycznym. Zasadniczy trening przygotowawczy zawodnicy przeprowadzili znacznie wcześniej, w swych ośrodkach macierzystych. Część z nich uczestniczyła już w Regionalnych Zawodach Okręgu Śląskiego, co dało im niewątpliwą zaprawę, a inni latali intensywnie w klubach, kładąc główny nacisk treningu na te dziedziny lotu, które w zawodach będą miały decydujące znaczenie. Mamy tu na myśli loty chmurowe, które — jak wynika z ostatnich meldunków naszych korespondentów terenowych — były od początku sezonu największą pasją zawodników. Przykładami mogą być opublikowane niedawno osiągnięcia pilotów warszawskich, a także pilotów Aeroklubów Śląskiego i Bielsko-Bialskiego, gdzie, również padło kilka przewyższeń powyżej 3 000 m.

Trzecie wreszcie uzasadnienie — to fakt rozgrywania zawodów w Poznaniu. Chodzi o to, że w ubiegłym roku z Inowrocławia nie było możliwości dokonania przelotu 500 km bez naruszenia granicy państwa. Z lotniska z Kobylnicy możliwość taka istnieje i to jest jeden z poważniejszych jego plusów. Wśród zawodników mamy cały szereg pilotów szczycących się posiadaniem dwóch diamentów do Złotej Odznaki. Byłoby niewątpliwie ogromnym sukcesem, gdybyśmy obok Tadeusza Góry mogli po zawodach wpisać do rejestru najwyższego szybowcowego odznaczenia świata jeszcze kilka nazwisk reprezentujących polski sport szybowcowy. Że nasi piloci potrafią sprostać zadaniu, możemy być pewni. Trzeba tylko prosić... meteorologów, żeby „zrobili pogodę" pozwalającą na rozegranie konkurencji przelotu 500 km. (ter.)

Piloci, spadochroniarze, modelarze i pracownicy Ligi Lotniczej podczas pochodu pierwszomajowego w Stolicy. Foto: LL



WIELKI ZLOT MŁODYCH PRZODOWNIKÓW BUDOWNICZYCH POLSKI LUDOWEJ

Jeszcze osiem tygodni dzieli nas od Wielkiego Zlotu Młodych Przodowników — Budowniczych Polski Ludowej. Będzie to wielkie wydarzenie dla naszej zetempowskiej organizacji, dla całej młodzieży polskiej. Zlot bowiem będzie nie tylko defiladą dwustu tysięcy młodzieży i niekończącym się, wspaniałym przeglądem sprawności fizycznej, pracy świetlicowej czy osiągnięć poszczególnych rejonów kraju, choć i to będzie największą imprezą, jaka kiedykolwiek odbyła się w naszym kraju. W czasie Zlotu odbędą się między innymi pokazy lotnicze.

Nasz Zlot będzie przede wszystkim wyrazem pragnień i uczuć całej młodzieży polskiej, która chce Polskę budować i buduje ją silną, wielką, jak nigdy dotąd. Chce Polskę wzmacniać — i umacnia ją co dzień lepszymi wynikami pracy, nauki i sportu. Chce Polski bronić — i potrafi jej bronić, gdyby imperialistom przyszła ochota targnąć się na naszą pokojową pracę.

Zlot będzie więc spotkaniem najlepszych z najlepszymi, ale musi się on odbywać w atmosferze ogólnej walki o większe ubojowienie naszej organizacji, o masowy i powszechny wzrost wyników naszej pracy i pogłębienia uświadomienia politycznego. Każdy z nas musi mieć świadomość, że Zlot będzie wielkim zobowiązaniem, po którym nasz młodzieżowy front musi walczyć jeszcze sprawniej, ofiarniej i odważniej o trudne i wcale nie lekkie zadania Sześciolatki. Taki jest cel i treść współzawodnictwa przedzlotowego, które objęło już ogromne masy młodzieży polskiej.

Młodzież lotnicza weźmie również udział w Zlocie i to jak przystało na lotników. Niestety, w szkołach, aeroklubach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej ciągle zbyt mało jeszcze mówi się o Zlocie, zbyt nikłe są wyniki współzawodnictwa przedzlotowego, brak jest powszechnego zainteresowania Zlotem.

Trzeba dążyć, towarzysze, do likwidacji dysproporcji w eskadrach: podziału na „asów" i „słabeuszów". Podobnie zwalczać trzeba elitarne, doborowe eskadry czy grupy pilotów, wyłączające się ze społeczności aeroklubowej. Trzeba śmiało i bojowo równać w górę, nawet za cenę wielu wysiłków i nadprogramowych zajęć. Śmielej i rozważniej atakować krajowe i międzynarodowe rekordy szybowcowe, wypełniać puste miejsca w tabeli. Przede wszystkim zaś — powinien o tym pamiętać aparat polityczny w jednostkach — trzeba rozpalać stale entuzjazm przedzlotowy, wolę zwycięstwa i pokonywania trudności, młodzieńczy zapał i radość.

W KRAKOWIE PRODUKUJĄ SILNICZKI MODELARSKIE

Członkowie Ligi Lotniczej Koła Nr 91 przy Państwowej Szkole Metalowo-Budowlanej w Krakowie przy Al. Mickiewicza 5, celem uczczenia 60-lecia urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i Święta 1-go Maja, podjęli zobowiązanie założenia własnej modelrani, wytwarzającej silniczki do modeli latających.

Ponieważ modelarnia została już w 80% urządzona, młodzi entuzjaści „małego lotnictwa" zaprosili przedstawicieli Ligi Lotniczej oraz mnie jako korespondentkę „SiM-u".

Modelarnia znajduje się w budynku szkolnym. Do środka zaprasza nas gościnnie dyrektorka szkoły ob. Wierzbanowska, dzięki której poparciu i pomocy została zorganizowana modelarnia. Dużą pomoc w urządzeniu modelarni okazali młodzieży dyr. Synoracki, kierownik warsztatów szkolnych ob. Marszałek, opiekun koła szkolnego LL ob. Kemmer, a także szkolna organizacja ZMP, Komitet Rodzicielski oraz miejscowe Koło Motorowe.

Wnętrze modelarni składa się z dwóch połączonych ze sobą pokoi. Na ścianach widnieją estetycznie rozmieszczone hasła Ligi Lotniczej, a na jednej z nich umieszczono ładną gablotkę z aktualną tematyką lotniczą.

„Mieliśmy tu sporo pracy" — mówi zapytany przeze mnie kolega Zbigniew **Stachowski**, młody ZMP-owiec, jeden z tych, którzy pomimo trudności uporczywie i z zapałem realizowali powzięte plany — „Inicjatywę założenia pracowni silniczków podjęliśmy wspólnie z kolegami: Wiesławem **Janczurem**, Mieczysławem **Pałką**, Jerzym **Kłosem** i Józefem **Głowińskim**. Było to przedsięwzięcie z naszej strony bardzo śmiałe, ponieważ nie mieliśmy pomieszczenia, maszyn, narzędzi, materiałów, planów, instruktora, a nawet pieniędzy w kasie szkolnej Koła LL.

Dyrekcja szkoły też nie traktowała początkowo naszych planów poważnie, biorąc je za „słomiany zapał", a Liga Lotnicza tak Oddział jak i Okręg, nie mogła nam pomóc w trudnościach, nie mając możności dostarczenia nam odpowiednich maszyn, a także obawiając się sfinansowania sprawy nie rokującej nadziei pomyślnego rozwoju. Mimo piętrzących się przeszkód, do naszego planu podeszliśmy twardo, po zetempowsku i na naradzie roboczej Oddziału, podaliśmy go w formie zobowiązania — celem uczczenia 60-lecia Prezydenta RP oraz Święta 1-go Maja.

Teraz już byliśmy pewni, że zobowiązanie wypełnimy, ponieważ od tej chwili stało się ono punktem naszej ambicji i honoru.

Zaczęliśmy od robienia tak zwanego „szumu" wokół naszej sprawy. A więc „deptaliśmy stale po piętach" dyrekcji szkoły, kwestię naszą wytoczyliśmy na zebraniu Komitetu Rodzicielskiego, weszliśmy w ścisły kontakt z miejscową organizacją ZMP, „maltretowaliśmy" ustawicznymi telefonami i osobistymi wizytami Zarządy LL — Oddział Kraków-Miasto i Okręg. W rezultacie otrzymaliśmy od dyrekcji szkoły pomieszczenie, które stanowiło poprzednio magazyn starej rupieciarni. Z Komitetu Rodzicielskiego otrzymaliśmy pewną kwotę na przeprowadzenie kapitalnego remontu naszego lokalu; organizacja ZMP ofiarowała nam drucianą siatkę do okien, w Nowej Hucie zdobyliśmy 15 m trójfazowego kabla dla doprowadzenia energii elektrycznej, a Zarząd Oddziału LL Kraków-Miasto wyasygnował pewną subwencję na naszą modelarnię. Powoli nasza sprawa zaczęła dojrzewać, a nam z radości rosły serca.

Maszyny — to była nasza najpoważniejsza bolączka, która spędzała nam sen z powiek. Skąd i jak zdobyć maszyny i narzędzia? Był to bardzo poważny problem. W tym celu zmobilizowaliśmy szersze grono najbliższych kolegów, których wtajemniczyliśmy w nasze plany oraz naświetliliśmy im trudności. Niebawem powstaje „Eskadra zwiadowcza", której zadaniem jest zbadanie wszelkich możliwości zdobycia maszyn. Nawiązujemy kontakt ze wszystkimi na terenie Krakowa warsztatami reperacyjnymi, ślusarniami, zakładami obróbki metali. Przeprowadzamy wywiady z młodymi pracownikami tych zakładów, którzy pragnąc nam przyjść z pomocą, wskazują nam źródła oraz miejsca, gdzie znajdują się stare, bezużyteczne, często zdekompletowane maszyny lub ich części. Dzięki temu z rozmaitych skrytek, zakamarków, piwnic, strychów a nawet ze szmelcu trafia do nas różnymi drogami sprzęt, oczywiście bezpłatnie, który po reperacji i uzupełnieniu w warsztatach szkolnych oraz dostosowaniu do naszych potrzeb — staje się dla nas w pełni wartościowym. Niemało kosztowało to nas zapobiegliwości, starań, trudów i wysiłku, niejedną noc poświęciliśmy na naprawę maszyn, ale cel osiągnęliśmy" — kończy z dumą swoje opowiadanie kolega Stachowski.

Obecnie modelarnia przy Państwowej Szkole Metalowo-Budowlanej jest wyposażona w niezbędne maszyny, dostosowane na napęd elektryczny.

Dzięki poparciu dyrekcji szkoły modelarnia zdobyła również: 4 imadła, 2 stoły pod imadła, 2 stoły pod tokarkę stołową i wiertarkę, szafę na narzędzia i części, szafę na dokumentację techniczną, biurko. W narzędzia modelarnia jest na razie dość słabo wyposażona, ale stan ten w najbliższym czasie dzięki staraniom modelarzy ulegnie zmianie.

Kolega Stachowski i Głowiński zapytani o plany na przyszłość — odpowiadają:

„Będziemy konstruować silniczki do modeli, których brak tak dotkliwie odczuwają nasi koledzy modelarze. Nawiążemy ścisły kontakt z zaawansowanymi modelarzami i na zasadzie wymiany doświadczeń będziemy produkować samodzielnie własne, ulepszone typy silniczków. W pracy naszej rozwiniemy na szeroką skalę wynalazczość i racjonalizatorstwo. Naszą sumienną i owocną pracą wykażemy, że modelarstwo lotnicze to nie tylko „ładna zabawka", lecz pożyteczna nauka, że modelarstwo — to kuźnia kadr przyszłych konstruktorów, inżynierów i specjalistów lotniczych."

Żegnając się serdecznie z młodymi konstruktorami, życzymy im wytrwałej i owocnej pracy.

HALINA ZARZECKA
Kraków

4390 zł zaoszczędzili pracownicy Częstochowskiego OT LL

Częstochowski Ośrodek Treningowy LL zameldował o terminowym wykonaniu zobowiązań, podjętych dla uczczenia 60-lecia urodzin Prezydenta Bolesława Bieruta i Święta 1 Maja.

Ogólna wartość wykonanych zobowiązań wynosi 4 390 zł. Kadra instruktorska oraz członkowie Ośrodka urządzili salę wykładową w budynku. Przez wybicie ściany dzielącej dwa pomieszczenia, uzyskali oni salę odpowiedniej wielkości, którą następnie pomalowano i założono instalację elektryczną. Ponadto ze skasowanych szybowców wykonano pomoce naukowe. Powyższe prace przyniosły 1 170 zł oszczędności. Przez wykonanie wózka do przewożenia sprzętu startowego osiągnięto 1 800 zł oszczędności. Oprócz tego kadra techniczna wykonała pompę benzynową na lotnisku, zaoszczędzając przy tym 1 420 zł. (Sa)

W pochodzie pierwszomajowym w Warszawie członkowie Ligi Lotniczej pokazali kukły amerykańskich podżegaczy wojennych, na rozkaz których lotnicy USA zrzucają śmiercionośne bakterie w Korei.
Foto: LL





OFICER-PILOT POLECH

Piękna pogoda wiosenna sprzyja kontynuowaniu lotów. Jedna za drugą startują wspaniałe maszyny myśliwskie, na wykonanie szkolno-bojowego zadania. Śmigłe myśliwce prowadzą młodzi piloci, którzy niedawno przybyli do jednostki z Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.

Co pewien czas po otrzymaniu zezwolenia od kierownika lotów ląduje na lotnisku myśliwska maszyna. Z jednego z samolotów wysiada młody pilot — oficer Polech. Radośnie uśmiechnięty, jest zadowolony, że dobrze wykonał zadanie. Posłuchajcie co mówi o sobie młody oficer Polech:

— Jestem synem małorolnego chłopa z województwa białostockiego. Moje dzieciństwo, jak tysięcy mnie podobnych dzieci biednych chłopów w okresie rządów sanacji przeplatało się między biedą w domu i kułackim wyzyskiem wiejskich bogaczy. Ojciec i matka pracowali za nędzne grosze u kułaka. Chodziłem wówczas ciągle głodny i obdarty, nie mając cienia nadziei na poprawę swojego losu. Jako młody chłopiec w okresie okupacji wstąpiłem do partyzantki radzieckiej, a po wyzwoleniu Polski przez bohaterską Armię Czerwoną ukończyłem szkołę zawodową i wstąpiłem ochotniczo do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych.

W moim domu rodzinnym zaszły też gruntowne zmiany. Ojciec otrzymał stałą pracę, a brat ukończył szkołę mechaniczną.

Pobyt w Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych był dla mnie okresem wytężonej nauki. Musiałem nadrobić wiele zaległości, jakie miałem w moim wykształceniu ogólnym. Dzięki troskliwej opiece organizacji ZMP-owskiej i pomocy bardziej zaawansowanych kolegów ukończyłem szkołę z wynikiem dobrym.

Dziś dzięki władzy ludowej mogłem zrealizować moje młodzieńcze marzenia i stać się pilotem. Pragnę usilnie opanować jak najlepiej nowoczesny sprzęt i technikę pilotażu i wiernie strzec granic Polski Rzeczypospolitej Ludowej.

ADAM SPYTEK

TRZY RAZY 5000 METRÓW W WALL

Dzień 29 kwietnia już od rana zapowiadał się wspaniale. Czyste, błękitne niebo obiecywało wspaniałe warunki lotne. Komunikat mateo potwierdzał te przypuszczenia — przewidywał powstanie silnie rozbudowanych, lokalnych burz termicznych. Nic też dziwnego, że piloci Warszawskiego ALL w rekordowym tempie wyhangarowali sprzęt, przygotowali osprzęt i zadzierając co chwilę głowy spoglądali w bezchmurne na razie, drgające rozgrzanym powietrzem niebo. Prasówka, odprawa i wyznaczenie zadań skróciły dłużący się niemiłosiernie czas. Wreszcie około godziny 11-ej zaczęły się pokazywać pierwsze kłaczki cumulusów, które rychło przekształciły się w pięknie rozbudowane Cu cong. Już czas!

Na znak inskruktora zaterkotał silnik pierwszego ze stojących pod hangarem CSS-ów, który zwolna podkołował do długiego rzędu stojących na starcie szybowców. Jeszcze chwila i pierwsze dwa szybowce poszły w powietrze. To Rysiek Bitner i Wandzia Szemplińska „polująca" od dawna na wysokościowy rekord Polski. Startują jeszcze dwie „Muchy-bis" i wreszcie siadam do wyznaczonej mi „Muchy". Startuję w zespole razem z Lucyną Wlazło.

Wreszcie start. W burzliwym powietrzu zyskujemy powoli wysokość. Na 500 m strzałka wariometru pełznie w górę. Wyczepiamy się. Ciasno krążąc obok siebie, zyskujemy z Lucynką wysokość. Wycentrowany komin daje 3 metrowe wznoszenie. Zbliża się podstawa chmury. Wysokość 1 500 m. Włączam elektryczny skrętomierz, skupiam całą uwagę na przyrządach i pogrążam się w lepki, wilgotny półmrok powstającej chmury. Wysokościomierz pełznie powoli coraz wyżej. Strzałka wariometru waha się około cyfry „5".

Na wysokości 2 400 m zaczyna się oblodzenie, ale równocześnie wznoszenie. Przechodzę przez lekki deszczyk. Zaczyna silnie rzucać. Chmura jaśnieje coraz bardziej.

Wysokość 3 500 m. W zanikającym wznoszeniu wyprowadzam na kurs 90° i obserwując bacznie chyłomierz podłużny zwiększam szybkość. Szybowiec z szumem przebija się przez chmurę, by za chwilę wypłynąć jej bokiem. Rozglądam się. Pode mną, na wprost i z boków morze fantastycznie spiętrzonych comulusów. Z prawej strony o kilkaset metrów wyżej, widzę lecącą do nastepnej chmury „Muchę". To dodaje mi bodźca. Wyżej! Wyżej!

Przede mną, gdzieś w rejonie Wawra, pięknie rozbudowany cumulonimbus. Po kilkuminutowym locie wchodzę na wysokość około 4 000 m w kłębiącą się, rozbłyskującą w słońcu półkolem tęczy ścianę chmury. Dostaję się w silne wznoszenie rzędu 8-10 m/sek. Grad zaczyna niemiłosiernie bębnić w szybowiec. Kładę maszynę w łagodne krążenie i po kilku chwilach strzałka wariometru dochodzi do wartości 15 m/sek. Grad nie bębni już, a huczy, z dużą siłą uderzając w szybowiec. Celuloidowy krążek odwietrznika kabiny rozpryskuje się pod uderzeniem gradu, który teraz bez przeszkód bombarduje mnie w ręce i nogi.

Tymczasem wysokościomierz wskazuje 4 500, 5 000, 5 800, 6 000 m. Niestety, wznoszenie słabnie. Zaczyna się bardzo silna turbulencja. Przez wybity odwietrznik do kabiny zawiewa jakiś mroźny, śnieżny pył. Wysokość 6 200 m. Czuję wyraźnie przyspieszone tętno. Dosyć. Na większą wysokość będzie czas z aparatem tlenowym. W fantastycznym rzucaniu wyprowadzam szybowiec na kurs 130° i po krótkim locie po prostej opuszczam chmurę bokiem. Widok — niezapomniany. Poprzez wąską lukę w chmurach widzę ziemię: wąska taśma Wisły, po prawej stronie Warszawa. W porządku, jestem prawie nad lotniskiem. Spoglądam po płatach, których krawędzie natarcia obłożone są grubym, szklistym lodem. Również połowa szyby limuzyny jest bardzo silnie oblodzona. Pode mną, kilkaset metrów niżej widzę szybowiec. Zadziera maskę wysoko w górę i wali się na lewy płat, przechodząc w równy rytm korkociągu. Nadleciawszy nad powiększające się okno w chmurach, również wprowadzam mój szybowiec w korkociąg. Wysokość 5 900 m.

Próbuję liczyć zwitki. Mylę się. Na wysokości około 5 tysięcy metrów mignął mi na chwilę inny szybowiec. Wyprowadzam z korkociągu. Ach to Wandzia Szemplińska na „Musze" SP-1078. Brawo! Znów 3 tysiące metrów korkociągu, wiele głębokich, długich ślizgów na hamulcach i... podchodzę do lądowania.

Na płatach i przodzie szybowca zachowała się jeszcze gruba warstwa lodu, który tu na ziemi, przy przeszło + 20-tu stopniach Celsjusza budzi małą sensację. Tymczasem lądują następne „Muchy": SP-1070, SP-1074, SP-1078.

Podbiegam do lądujących szybowców. Rysiek Bitner zrobił 5 200 m przewyższenia i 5 800 m wysokości absolutnej. Wandzia Szemplińska 5 100 m przewyższenia i 5 400 m wysokości absolutnej.

Gratulujemy sobie nawzajem, życząc aby częściej zdarzały się dni, które by przynosiły podobne wyczyny.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

Czołowi piloci szybowcowi Aeroklubu Warszawskiego. Z lewej: Ryszard Bitner, z prawej: Wanda Szemplińska.





JERZY KONIECZNY

II

Skarżyński poleciał odkryć nieznaną dotychczas polskiemu lotnikowi, pełną dziwnych tajemnic część świata — ląd, który czarnym zwano. Afryka widziana zresztą z powietrza nie była wcale czarna —raczej żółta. Czarna była jednak nędza ludów kolonialnych, wyzyskiwanych nielitościwie przez białych wielkorządców — angielskich, francuskich, belgijskich, włoskich i hiszpańskich kapitalistów, wszechwładnych panów tej ziemi, którzy tutaj na czarnym lądzie robili brudne interesy, nabijając sobie dzięki wyzyskowi ludu pełne kieszenie pieniędzy.

W Perpignanie w czasie przymusowego postoju, Skarżyński myśląc o tamtych dziejach, musiał bardziej niż kiedykolwiek widzieć ten kontrast czarnego lądu — niedolę ludzi, wyzutych z człowieczeństwa. Afryka — kraj pełen egzotyczności był zarazem miejscem nędzy i wyzysku ludu. To widziało się wyraźnie. Tego nie można było ukryć.

Skarżyński leciał nie sam — inaczej byłoby nudno i bardziej niebezpieczenie, gdzie pod gorącym niebem równika czekała na każdym kroku przykra niespodzianka; na swym pokładzie samolotu PZL-12 wiózł pasażera inż. Markiewicza — wiernego towarzysza całej afrykańskiej wyprawy.

Polski samolot SP-AFA wystartował z Warszawy i przez Kraków wleciał na ląd Afryki w rejonie Kairu, potem udał się w kierunku Półwyspu Pirenejskiego—na Hiszpanię.

Niełatwy to był lot — bardzo niebezpieczny. Sprostać mu jedynie mogła niezłomna wola Skarżyńskiego. Egipt — Sudan — Kenia — równik — Tanganika — Elisabethville — Kongo — Leopoldville — równik — Duala — Kamerun — Nigeria — Złote Wybrzeże — Akkra — Bamako — Dakar — Zachodnia Afryka — Casablanka i znów Europa — oto nazwy rejonów, państw, miast, przez które Polak przelatywał zwycięsko na swym samolocie.

Piękny to był lot, ale i trudny. Ileż to razy pustynia męczyła wzrok ponurą jednostajnością krajobrazu, ileż to razy musiał staczać nierówną walkę z huraganem i burzą piaskową — tego się nie da policzyć. Czasami jednak, kiedy po wylądowaniu był zmęczony walką z burzą lub „tornadem" mógł podziwiać wspaniałą iluminację nieznanego mu dotychczas „Krzyża Południa". Innym razem po pracowitym dniu, borykania się z żywiołem potwietrznym, z przyjemnością patrzył na dobrze mu znaną z Polski „Wielką Niedźwiedzicę", tylko że w Afryce wygląda ona nieco inaczej — wieczorem „ustawia się" dyszlem do horyzontu, nocą natomiast kołami do góry.



Trasa afrykańskiego lotu Skarżyńskiego (z Warszawy przez Egipt, Sudan, równik, Elisabethville, Kongo, Złote Wybrzeże, Dakar, Casablankę, Hiszpanię, Francję do Warszawy)

Po raz pierwszy ukazał się nad Afryką samolot polskiej konstrukcji i polskiej produkcji, po raz pierwszy polski pilot przekroczył równik. Po raz pierwszy ludy afrykańskie gnębione i ciemiężone przez własnych i obcych kapitalistów zobaczyły samolot z polskimi znakami. Polski pilot zdobył dla Polski nowy szlak — trasę, po której odważyło się polecieć niewielu zagranicznych pilotów. Przeleciał przecież 25 770 kilometrów nad Afryką.

Ciekawe — wspomina dalej Skarżyński i uśmiecha się do siebie, patrząc przez szybę swego hotelowego okna na padający na dworze deszcz — w Afryce właściwie powstała myśl o nowej wyprawie. Zrodziła się ona zresztą dość dziwnie. Pewnego razu w czasie postoju, kiedy nocował na pustyni, zobaczył niespodziewanie z rana na tle wysmukłych daktylowych palm falujące jezioro, w którym „kąpała" się jego „zmęczona" i uszkodzona PZL-ka. Widok jaki zobaczył, olśnił go na chwilę pięknym krajobrazem, ale w tym momencie przyszła równocześnie inna myśl — zaatakowania „Wielkiej Wody" — zdobycia Atlantyku.

Atlantyk zaatakował go jednakże pierwszy. Kiedy innym znowu razem rozłożył się wraz z towarzyszem podróży obozem na noc na jednej z plaż Zatoki Gwinejskiej u ujścia rzeki Bony, przypływ wód Atlantyku zmusił polskich lotników do szukania innego miejsca na nocleg.

O Atlantyku myślał stale Skarżyński i nie porzucił tej myśli nawet w Warszawie, do której powrócił zwycięsko lecąc dalej z Casablanki wzdłuż wschodniego wybrzeża Hiszpanii przez Alicante, Francję — Perpignan, Bour i Paryż oraz Berlin; przeciwnie, w kraju Skarżyński myśli poważnie o locie przez Atlantyk, myśli o rehabilitacji Polski w lotach transatlantyckich — chce dokończyć rozpoczęte przez Idzikowskiego dzieło.

Nikomu jednak o swym zamiarze zaatakowania Atlantyku nie mówi — wie, że przedsięwzięcie jest trudne, trzeba więc najpierw samemu wszystko dokładnie przemyśleć, a później dopiero rozpocząć przygotowania.

Nie powiedział też do ostatniej chwili, że chce lecieć przez ocean. Na przelot Atlantyku nie zgodzonoby się nigdy, zwłaszcza po doświadczeniu z Idzikowskim. Taki lot trzeba upozorować czymś innym, wymyślić jakiś pretekst. Skarżyński znalazł wyjście z sytuacji.

Będąc jeszcze w Afryce stwierdził, że najbardziej odpowiednim miejscem startu do lotu przez ocean byłoby St. Louis. Studiując później, już w Warszawie, warunki meteorologiczne tego rejonu upewnił się w swojej decyzji. Powietrznej podróży do St. Louis ukryć się jednak nie dało. Lot więc oficjalnie miał na celu próbę pobicia rekordu odległości lotu bez lądowania w linii prostej dla samolotów turystycznych II-ej kategorii, na trasie Lyon — St. Louis lub w kierunku odwrotnym. Projekt ten uzyskał zezwolenie władz.

Skarżyński przystąpił teraz ze zdwojoną energią do przygotowań. Nie obyło się oczywiście bez tego, że w zamiar swój musiał wtajemniczyć kilka zaufanych i najbliższych ze swego otoczenia osób.

(c. d. n.).

ODDZIAŁOWE ZAWODY MODELARSKIE

W dniu 20 kwietnia odbyły się w Tarnowskich Górach oddziałowe zawody modeli latających z udziałem modelarzy z Katowic, Gliwic, Szopienic i Tarnowskich Gór.

W kategorii szybowców wyczynowych pierwsze miejsce uzyskał Zygmunt Mądry z modelarni PKP w Tarnowskich Górach, przed Torką i Wawrzyniakiem z Szopienic. W kategorii juniorów zwyciężyła Elżbieta Rentgen, a w kategorii modeli o napędzie gumowym pierwsze miejsce zdobył Złochowski z Gliwic.

Najlepszy wynik dnia dla szybowców wyczynowych uzyskał Chochoł (Szopienice) — 17 min. 40 sek. Zwycięstwo zespołowe odnieśli modelarze z Szopienic.

Podczas zawodów zaginął model z silnikiem spalinowym, startujący poza konkursem. Model ten po 50 minutach lotu na wysokości 2 000 m znikł z pola widzenia oddalając się w stronę Katowic. Numer rejestracyjny modelu 46 610. Znalazca proszony jest o powiadomienie Zarządu Okręgu LL w Katowicach, ul. Młyńska 22.

Stanisław Gawełek
Katowice



We wrześniu br. zostanie oddana do użytku jeszcze jedna wieża spadochronowa wybudowana przez Ligę Lotniczą. Wieża ta o wysokości 25 metrów stanie we Wrocławiu na terenach Stadionu Olimpijskiego.



Zarząd Okręgowy LL w Bydgoszczy otworzył już sezon skoków spadochronowych z wieży. Skoki odbywają się codziennie na wieży w lesie gdańskim.



20 kwietnia br. Aeroklub w Kielcach rozpoczął sezon lotny. W uroczystym otwarciu nowego sezonu udział wzięli piloci aeroklubu z Kielc i Radomia, przedstawiciele miejscowych organizacji oraz licznie przybyła na lotnisko publiczność kielecka. Po części oficjalnej odbyły się pokazy lotnicze i loty kontrolne dla pilotów.



4 kwietnia br. samolot sanitarny poznańskiego ALL pilotowany przez pilota Szymańskiego przewiózł z Poznania do Warszawy ciężko chorą 19-letnią Teresę Kozłowską. Chora została poddana w warszawskim szpitalu specjalistycznym operacji mózgu.

AKCJA PRZYJĘĆ NA SZKOLENIE LOTNICZE TRWA!

Akcja przyjęć na szkolenie lotnicze trwa. Przebiega ona w tym roku pod hasłem: „Przodująca młodzież ZMP do lotnictwa"! Komisja Kwalifikacyjna przy Zarządzie Okręgu Wojewódzkiego LL w Rzeszowie co piątek przyjmuje dziesiątki kandydatów śpieszących do lotnictwa z miast i wsi. Każdy z nich chce szkolić się — chce zostać skrzydlatym obrońcą pokoju.

Jednym z tych, którzy zgłosili się na Komisję jest kol. Wit Makoś ze wsi Makowiska. Ma 20 lat. Jest synem małorolnego chłopa. W swej gromadzie jest aktywistą ZMP. Ukończył 7 klas szkoły podstawowej obecnie chce zostać mechanikiem lotniczym. Na pytania odpowiada jasno i rzeczowo. Jasne, że do takiego kandydata Komisja nie ma zastrzeżeń.

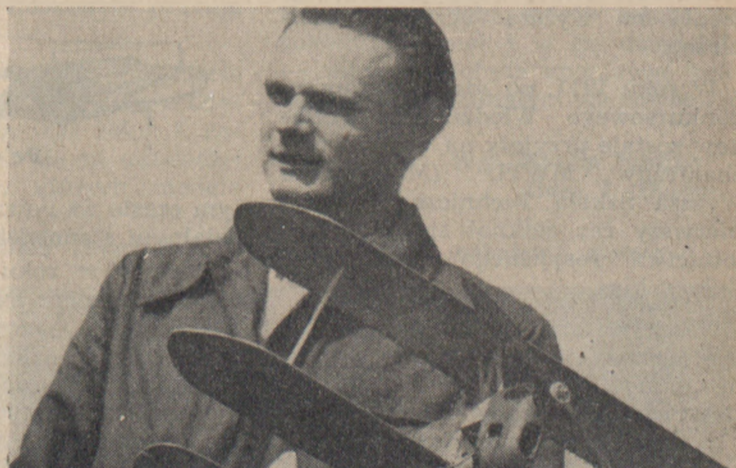
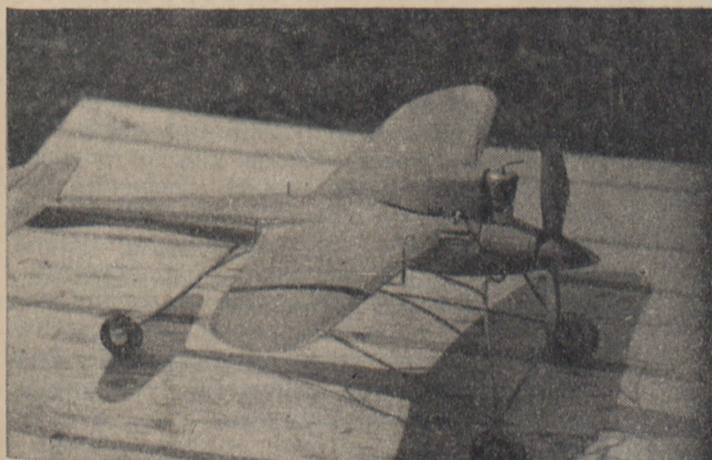
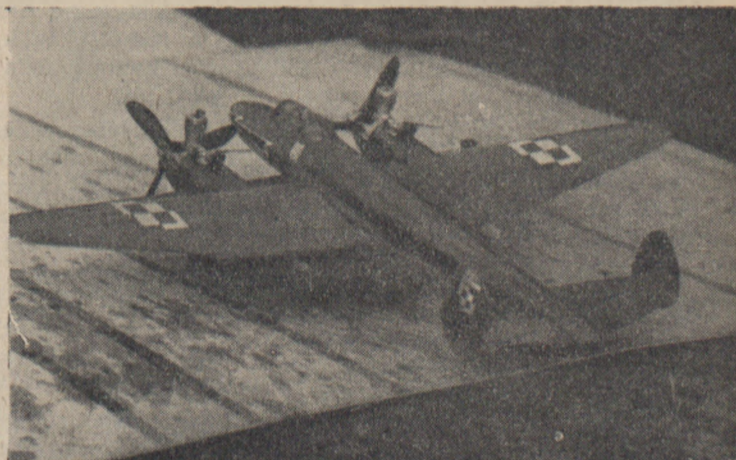
Z prawa wszechstronnej nauki jakie ma obecnie młodzież, pragnie skorzystać również kol. Andrzej Rybarczyk, murarz z Mielca. Rodzice jego są łódzkimi robotnikami. On sam jest aktywistą ZMP i kandydatem PZPR. Pytania stawiane przez Komisję nie sprawiają mu żadnej trudności. Doskonale orientuje się w sytuacji międzynarodowej, krajowej i w zagadnieniach lotniczych. Chce zostać instruktorem szybowcowym, by móc później szkolić zastępy takich jak on robotników.

Obok robotników i chłopów na Komisję stają też uczniowie szkół. Jednym z nich jest kol. Kowalczuk z Jarosławia, który od najmłodszych lat zajmuje się modelarstwem. Teraz chce przejść kolejny etap wyszkolenia lotniczego — szybownictwo. Ojciec jego jest robotnikiem, a on sam uczęszcza do Technikum Budowlanego, gdzie jest aktywistą ZMP.

Podobnych do Makosia, Rybarczyka i Kowalczuka jest dużo w naszym województwie. Na takich ludzi — synów robotników i pracujących chłopów czeka dziś nasze ludowe lotnictwo.

Władysław Kóleczko

Poniżej zamieszczamy fotoreportaż z Międzyokręgowych Zawodów Modeli na Uwięzi, które odbyły się w Łodzi w dniu 20 kwietnia br.
Od lewej: 16-letnia Grażyna Muzika z Łodzi z modelem „SiM", który osiągnął szybkość 72 km/godz. Kolega Edward Haniszewski z Łodzi z dwupłatem akrobacyjnym. Poniżej: model szybkościowy Adama Brzozy z Wrocławia osiągnął szybkość 78 km/godz. Dwusilnikowy model samolotu Pe-2 Henryka Boma z Bydgoszczy osiągnął szybkość 50 km/godz.
Foto: Lilla Pawlak

KONSTRUKCJE WŁODZIMIERZA PETLAKOWA

KAROL BUDZIŃSKI

WŁODZIMIERZ Petlakow urodził się 15 czerwca 1891 roku w Taganrogu w okręgu rostowskim, w rodzinie urzędniczej. Nędza, która zapanowała w domu po śmierci ojca zmusiła młodego Włodzimierza do pracy zarobkowej. Tak więc, mając zaledwie lat 14, przyniósł już do domu swoje pierwsze zarobione pieniądze. Miejscem jego pracy były początkowo warsztaty kolejowe w Taganrogu. Odtąd przez cały okres nauki w szkole Włodzimierz wszystkie wakacje wykorzystywał, aby pomóc trochę w utrzymaniu rodziny. Pracuje w wielu miejscach, dzięki swym zdolnościom i pracowitości opanowywuje pomimo młodego wieku zawód ślusarza, tokarza, a później mechanika. Jednakże wielka ambicja nie pozwala mu na tym poprzestać. Celem, który stawia sobie w życiu, jest ukończenie wyższej uczelni technicznej i zdobycie zawodu inżyniera.

Zrealizowanie tego postanowienia było w warunkach ustroju carskiego prawie niemożliwe dla syna biednego urzędnika. Petlakow jest jednak zdecydowany osiągnąć swój cel. Dzięki wytężonej pracy po nocach oraz ograniczeniu do minimum swych wydatków, udaje mu się zebrać nieznaczną sumę, z którą udaje się do Moskwy z zamiarem wstąpienia na wyższą uczelnię techniczną.

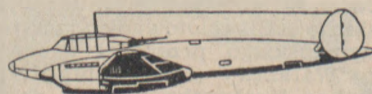
W roku 1911, po zdaniu egzaminu konkursowego Włodzimierz Petlakow zostaje przyjęty na wydział mechaniczny MWTU (Moskiewska Wyższa Szkoła Techniczna). Tutaj pierwszy raz zetknął się z „ojcem lotnictwa rosyjskiego“, Mikołajem Żukowskim.

Niestety, studia Petlakowa nie mogą przebiegać normalnie. Brakuje mu na to środków materialnych. Często jest zmuszony przerywać naukę, aby zarobić na utrzymanie. W roku 1912 rozpoczyna pracę jako laborant prowadzący analizę gazów kopalnianych w Donbasie. W następnych latach pracuje kolejno jako pomocnik maszynisty w parowozowni w Taganrogu, jako tokarz w fabryce w Briańsku, wreszcie jako kierownik robót w Biurze Architektury w Moskwie. Pomimo wytężonych starań nie udaje się Petlakowowi ukończyć wyższej uczelni technicznej.

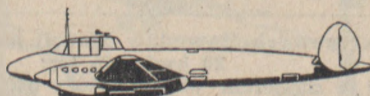
Dopiero po zwycięstwie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej Włodzimierz Petlakow, podobnie jak wszyscy ludzie pracy w Rosji, uzyskuje prawo i warunki do nauki.

Władza radziecka już od pierwszych chwil swego istnienia przystąpiła do tworzenia własnych kadr wysoko wykwalifikowanej inteligencji technicznej. Aby zapewnić wykonanie tego zadania, Rada Komisarzy Ludowych wydała w 1919 roku dekret, mocą którego wszyscy studenci którzy nie ukończyli studiów winni być skierowani do uczelni w celu kontynuowania nauki.

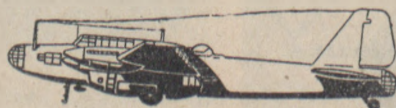
Niestety Petlakow nie może rozpocząć studiów na uczelni w wyznaczonym terminie, gdyż pracuje w tym czasie na poważnym i odpowiedzialnym stanowisku.



Pe - 2



Pe - 3



Pe - 8

Dopiero w roku 1922, mając lat 31, Włodzimierz Petlakow przedstawia komisji egzaminacyjnej pracę dyplomową z dziedziny budowy samolotów i otrzymuje tytuł inżyniera mechanika. W tym samym czasie otrzymuje on od Andrzeja Tupolewa propozycję współpracy w Centralnym Instytucie Aerohydrodynamicznym (CAGI), w którym rozwinięto już ożywioną działalność naukowo-badawczą.

Jako asystent Tupolowa, Petlakow otrzymuje polecenie zorganizowania oddziału doświadczalnego budowy samolotów. Ma on tutaj możliwość wykorzystać swoje wielkie doświadczenie i praktykę, której nabył pracując przez wiele lat na najróżniejszych stanowiskach, począwszy od prostego robotnika do kierownika robót włącznie.

Jego wrodzone zamiłowanie do lotnictwa może nareszcie znaleźć ujście. Z całym więc zapałem zabiera się do poleconej mu pracy. Na pierwszy ogień idzie urządzenie warsztatów. Petlakowa wszędzie „jest pełno“, wszystko musi osobiście zobaczyć, sprawdzić; żadna, nawet najmniejsza usterka nie uchodzi jego bacznej uwadze.

Pomimo tak poważnego zadania, jakim było urządzenie warsztatów produkcyjnych Instytutu, Petlakow nie zaniedbuje innych swoich obowiązków. Można go zobaczyć pochylonego nad rysunkami nowej konstrukcji, w laboratorium przy doświadczeniach mających na celu sprawdzenie teoretycznych obliczeń, w hali produkcyjnej przy wykonywaniu zaprojektowanej maszyny, wreszcie przy próbach gotowych konstrukcji.

Przyjacielska współpraca Petlakowa z Tupolewem daje doskonałe rezultaty. Petlakow pod kierownictwem Tupolewa buduje skrzydło wolnonośne o budowie skorupowej, które okazuje się konstrukcją bardzo lekką, wytrzymałą i łatwą do wykonania.

Jednym z dużych osiągnięć Petlakowa jest opracowanie nowej metody nitowania przy pomocy specjalnie przez siebie skonstruowanej niciarki. Metoda ta została praktycznie zastosowana przy budowie kadłuba samolotu wykonanego z rur stalowych i okazała się bardzo wygodna i tania. Warto tu dodać, że w kilka lat później znana niemiecka wytwórnia lotnicza „Junkers“ oświadczyła, że przeszła na nitowanie według metody Petlakowa.

W międzyczasie Petlakow staje na czele grupy konstruktorów, którzy projektowali skrzydła do samolotów konstrukcji Tupolewa. Z jego więc pracowni wychodzą skrzydła wszystkich maszyn Tupolewa, poczynając od najpierwszych, a kończąc na ANT-14 i ANT-20.

Współpracując w dalszym ciągu z Tupolewem, Petlakow zajmuje się doskonaleniem czterosilnikowego bombowca TB-3 oraz zapoczątkowuje jego seryjną produkcję. Orientując się doskonale we wszystkich procesach technologicznych produkcji, potrafi przez niewielkie zmiany w konstrukcji znacznie uprościć proces wytwórczy. Udaje mu się powiększyć liczbę części znormalizowanych, zmniejszyć ilość połączeń nitowanych oraz osiągnąć wzajemną wymienność całych poszczególnych zespołów. Wszystkie te zmiany dały w sumie znaczne zmniejszenie kosztów produkcji oraz skróciły czas wykonania samolotu, zwiększając wydajność fabryki.

(C.d.n.)

NOWY LOTNICZY FILM RADZIECKI

„SKRZYDLATA MŁODZIEŻ"

Wysoko nad Moskwą, w błękicie jasnego porannego nieba rozlega się warkot — to silnik samolotu śpiewa swą radosną, zwycięską pieśń.

Aleksander Aleksiejewicz Czebotajew ogrania wzrokiem leżące w dole olbrzymie miasto. Jest już instruktorem, lecz swe pierwsze kroki w lotnictwie stawiał w szkolnym kółku modelarzy. Zaczynał tak sami jak ci, którzy teraz z uwagą, natężeniem śledzą z ziemi jego lot — jak młodzi modelarze z Moskiewskiego Domu Pionierów. Jakże chcą już latać!

Modelarstwo, szybowiec, samolot — oto droga, o której marzą i na którą wstępują...

Tak zaczyna się nowy film radzieckiej produkcji pt. „Skrzydlata młodzież".

Przekonywująco i prawdziwie pokazuje nam on pierwszy etap drogi do służby w lotnictwie — pracę młodych konstruktorów — modelarzy.

Oto pierwsza scena filmu: gromadka pionierów wycinających z papieru najprostsze modele samolotów. Przypomina się nam własne dzieciństwo, kiedy to majstrowaliśmy przeróżne „strzałki" i „ptaszki", takie właśnie, jakimi zapełniają oni ową modelarnię na ekranie. Lecz to, co widzimy nie jest zwykłą dziecinną zabawą. Pionierzy „bawią się" pod czujnym okiem instruktora i stopniowo dowiadują się jak jest zbudowany prawdziwy szybowiec i samolot, na jakich zasadach wznosi się w powietrze.

Krok za krokiem, ukazuje nam film postępy młodziutkich modelarzy. Podkreśla, że doświadczenie i wiedzę zdobywa się uporczywą systematyczną pracą — i w tym właśnie tkwi jego olbrzymia wychowawcza wartość. Przyszli konstruktorzy — lotnicy powoli i starannie wykonują pierwsze rysunki techniczne, mozolnie kreślą plany, by wreszcie zbudować pierwszy model. Pracują z przyjemnością, samodzielnie przygotowując każdy szczegół, coraz lepiej i pewniej władają piłką, strugiem, nożem.

I oto przeżywamy wraz z pionierami ów pełen napięcia moment, gdy model po raz pierwszy wzbija się w powietrze. Teraz można zdobyć najwięcej doświadczeń, uczyć się na niepowodzeniach i omyłkach. Oto na przykład jeden z modeli szybko nabiera wysokości, a inny, rozpocząwszy dobrze lot, raptem ostro schodzi w dół i spada na ziemię. Instruktor wyjaśnia przyczyny niepowodzeń, tłumaczy i zachęca.

Ciekawie przedstawiona jest również w filmie praca DOSAAF. Modelarze mają dzięki niej zapewnioną stałą pomoc techniczną. Widzimy jak otrzymują oni „paczki młodego modelarza", przygotowywane w specjalnej fabryce i tysiącami wysyłane miłośnikom i amatorom modelarstwa do wszystkich zakątków Związku Radzieckiego. W paczce takiej znajduje się wszystko to, co jest niezbędne dla zbudowania modelu, nawet jego gotowy i dokładny plan.

Zapoznajemy się z działalnością centralnego laboratorium modelarskiego DOSAAF, które opracowuje w skali ogólnopaństwowej naukowe i teoretyczne zagadnienia modelarstwa. Widzimy, jak powstają tu plany nowych typów modeli samolotów, jak uzyskuje się do budowy ich mocne i lekkie materiały, konstruuje się silniczki tłokowe i odrzutowe. DOSAAF stworzył prawdziwy „przemysł budowy modeli". Oto jedna z fabryk specjalizuje się w produkcji silniczka K-16 o mocy 1/10 KM. A jak doskonale pracuje ten silniczek!

Oglądamy wreszcie otwarcie wszechzwiązkowych zawodów modelarskich 5 sierpnia 1951 roku. Z całego kraju zjechali się tu młodociani konstruktorzy, których modele wyszły zwycięsko z eliminacji rejonowych, miejskich i okręgowych.

Jeden za drugim wzbijają się w niebo modele. Startują gumówki i modele z silniczkami benzynowymi, zbudowane na tych samych zasadach co prawdziwe samloty i wodnopłaty. Niektórymi z nich młodzi konstruktorzy kierują z lotniska za pomocą fal radiowych.

Z zapartym tchem śledzą również zawody liczni widzowie. Oto w ślad za modelami przeznaczonymi do lotów długich i dalekodystansowych, startują specjalne samoloty, które będą stanowić ich „eskortę". Uczestnicy zawodów niecierpliwie oczekują wiadomości o wynikach lotów.

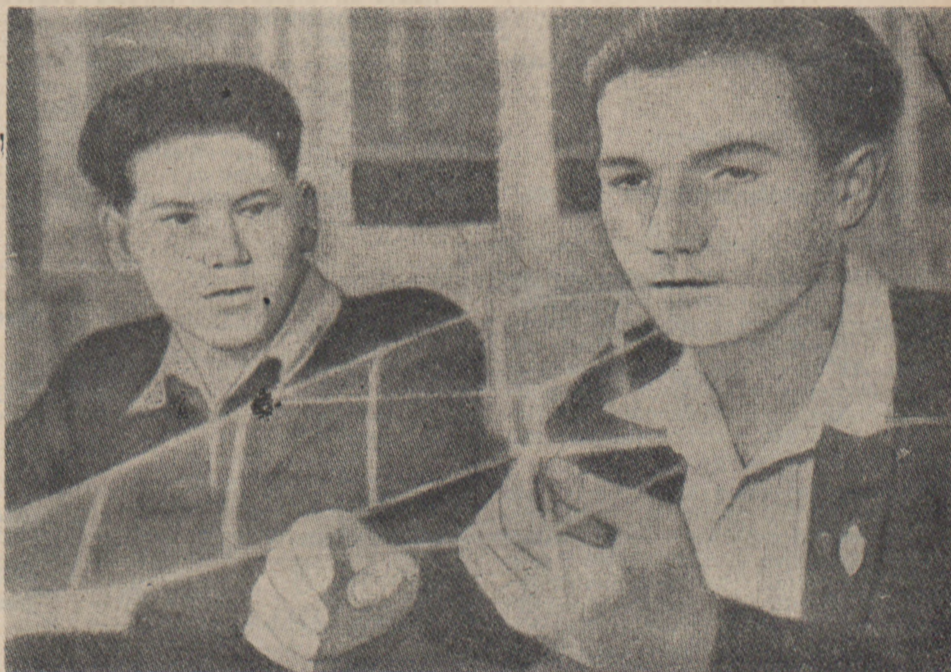
Film kończy uroczysty moment wręczania nagród i dyplomów pochwalnych zwycięzcom w XX-tych wszechzwiązkowych zawodach. Wśród nich 14-tu ma już tytuł mistrzów sportu modelarskiego.

Autorzy filmu zaznaczają, że z osiągniętych 52 rekordów światowych w sporcie modelarskim, 35 przypada na Związek Radziecki, 12 na kraje Demokracji Ludowej, a tylko 5 na państwa kapitalistyczne, z których zaledwie jeden rekord mają Stany Zjednoczone...

Film mobilizuje i zachęca młodzież do zainteresowania się i czynnego udziału w modelarstwie lotniczym. Pokazuje w jaki sposób osiąga się sukcesy również i w tej dziedzinie — sukcesy zdobyte uporczywą pracą, nauką, doskonałym opanowaniem techniki.

Wg „Krylia Rodiny"
tłum. L. Damm

Fragment z filmu „Skrzydlata młodzież": model pokojowy gotowy...



100 000 NITÓW W SAMOLOCIE



Pod tym tytułem rozpoczynamy cykl artykułów omawiających konstrukcję i budowę samolotu. Budowa samolotów obfituje w wiele różnorodnych rozwiązań, z których duża część mniej lub więcej jest podobna do siebie. W cyklu artykułów zapoznamy Was z „rozbitym" na części samolotem, omawiając przy tym ciekawsze fragmenty jednego z typów nowych płatowców.

Zdziwił Was niewątpliwie tytuł „100 000 nitów samolotu". Na pewno jednak nikt z Czytelników nie zastanawiał się dotychczas, ile też nitów zużywa się do produkcji jednego płatowca, np. myśliwca o konstrukcji całkowicie metalowej? Jeśli nie — to spróbujcie obliczyć z zamieszczonych w artykułach danych, a sami się przekonacie o tej olbrzymiej liczbie. Tytuł ten podkreśla poza tym, że nie będziemy się zajmować konstrukcją drewnianą czy mieszaną, a omówimy konstrukcję nowoczesnego płatowca — całkowicie metalową.

Na wstępie zapoznamy Was krótko z podziałem statków powietrznych przedstawionym na rys. 1. Zestawienie jest jasne i nie wymaga chyba szerszego omawiania. Z tablicy tej wybierzemy sobie statek powietrzny cięższy od powietrza czyli samolot. Tutaj moglibyście zrobić słuszną uwagę, że przecież i samoloty dzielą się jeszcze w zależności od: ilości silników, przeznaczenia wyposażenia, ilości płatów, rodzaju napędu, ilości kadłubów itp., ale przecież każda klasyfikacja ma obok swych zalet (jaką jest przede wszystkim wprowadzenie pewnego porządku) również i wadę, którą jest nieunikniona dowolność klasyfikacji. Dlatego też nie będziemy obarczać pamięci naszych Czytelników tym długim podziałem.

Samolot ogólnie można podzielić na 3 grupy:

1. płatowiec
2. zespół napędowy (śmigło-silnikowy, lub napęd odrzutowy)
3. wyposażenie (osprzęt)

Z tego podziału wyłonił się nasz płatowiec, którym będziemy zajmowali się w ciągu całego cyklu.

PŁATOWIEC

W płatowcu wyróżnia się pięć zasadniczych grup:

1. płaty nośne
2. usterzenie (opierzenie)
3. kadłub
4. podwozie (albo podłodzie lub narty)
5. sterownica i urządzenia sterujące

Określmy sobie w kilku słowach zadanie, jakie spełnia każda z tych grup.

Zadaniem płatów nośnych jest wywołanie i przejęcie całego ciśnienia powietrza, które w rezultacie daje siłę nośną. Wymagamy od nich, aby podczas poruszania się w ośrodku (w powietrzu) dały duży wypór (to jest siłę nośną), a niewielki opór.

Płaty nośne (skrzydła) dzielą się w sposób bardzo dowcipny: jeśli jest to dwupłat, rozróżniamy płat górny i dolny, poza tym skrzydło lewe i prawe. W niektórych starszych konstrukcjach odróżniało się jeszcze skrzydło środkowe. W skład płatów nośnych wchodzą także lotki (tak!) służące do sterowania poprzecznego samolotu.

Niektóre samoloty posiadają w skrzydłach klapy do lądowania, skrzela (na krawędzi natarcia) i hamulce aerodynamiczne (używane przy pionowym locie względnie przy podejściu do lądowania). **Usterzenie** spełnia dwa zadania: utrzymuje samolot w stanie równowagi trwałej, zmienia położenie i kierunek ruchu samolotu w powietrzu. Usterzenie dzielimy na pionowe i poziome, z których każde rozbija się z kolei na: statecznik pionowy (część nieruchoma związana z samolotem sztywno) i na zawiasach przyczepiony do niego ster kierunkowy oraz podobnie statecznik poziomy nieruchomo związany z kadłubem i ster poziomy (jak to lotnicy mówią — głębokościowy). Do części usterzenia zaliczamy też fletnery (trymery), które służą do zmniejszenia wysiłków pilota na sterownicy.

Kadłub (mylnie czasem zwany gondolą), spełnia również dwa zadania: łączy wszystkie części samolotu, mieści w sobie załogę, pasażerów, ładunek, urządzenia pożarnicze, różne instalacje itd.

Warto tu wspomnieć, że pod względem aerodynamicznym kadłub jest w ogóle zbędny i szkodliwy, gdyż nie bierze udziału w wytwarzaniu siły nośnej i stwarza duży opór. Dlatego właśnie aerodynamik stara się robić go jak najmniejszym, a użytkownik natomiast dąży do jak największego kadłuba, gdyby to było możliwe — nawet bez skrzydeł. Jeden chciałby mieć latający kadłub, a drugi latające skrzydło. Obecnie problem ten rozwiązuje się w ten sposób, że skrzydło jest jednocześnie kadłubem (latające skrzydło). W bocznych częściach kadłuba umieszczamy silnik i mechanizm podwozia. **Podwozie** — potrzebne jest tylko przy starcie, lądowaniu i kołowaniu, w locie zaś również przeszkadza, „psując" stateczność samolotu. Dlatego właśnie podwozie w nowych typach jest chowane. Podwozie niechowane stosuje się w samolotach turystycznych, szkolnych, gdzie szybkość nie odgrywa tak ważnej roli. Zaznaczyć trzeba, że i niektóre samoloty transportowe mają podwozie nieruchome (nieskładane), gdyż taka konstrukcja jest lżejsza i tańsza. Podwozie składa się z dwóch głównych kół i kółka ogonowego (płoza, narta) lub z przedniego kółka przy podwoziu trójkołowym. W skład podwozia wchodzą amortyzatory, wszelkie pręty dodatkowe jak np. golenie podwozia oraz cały mechanizm składający podwozie.

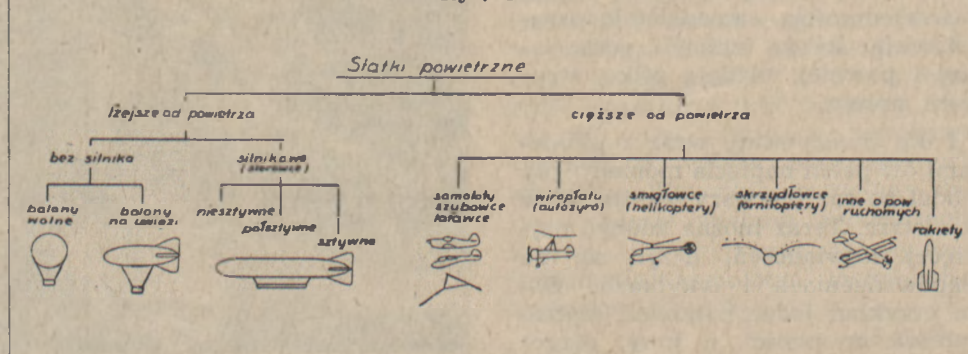
Sterownica. Są to wszystkie urządzenia, przy pomocy których wprawiamy w ruch płaszczyzny sterów służące do kierowania samolotem, a więc: sterowanie usterzeń (służy do poruszania sterem wysokości, głębokości i lotkami); sterowanie klap (względnie hamulców powietrznych); sterowanie fletnerów sterowanie silnikiem (zmiana obrotów); zmiana kąta natarcia łopat śmigła, sterowanie podwozia; sterowanie hamulców znajdujących się w kołach; sterowanie wyrzutników bombowych i uruchamianie uzbrojenia.

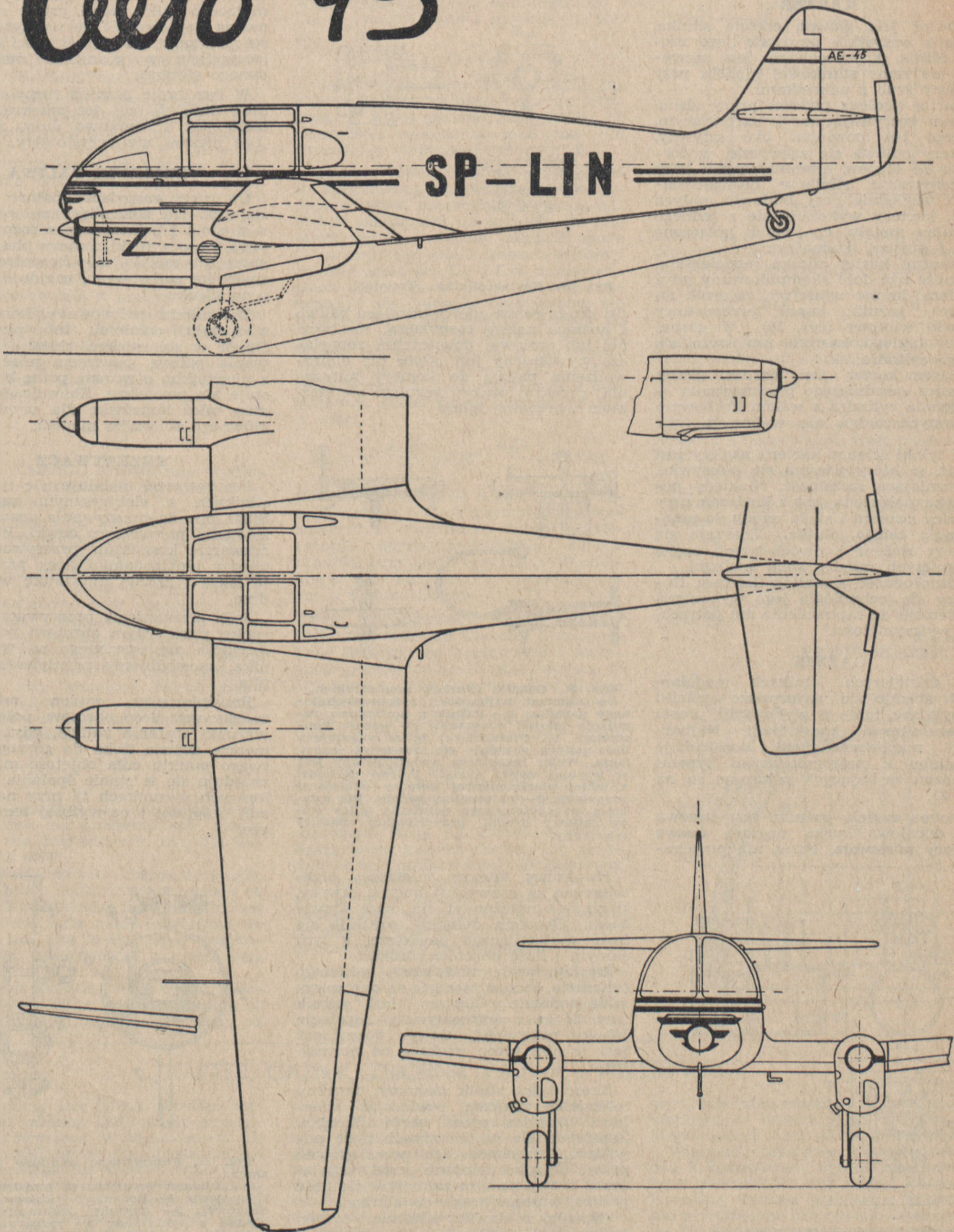
Wszystkie części zewnętrzne samolotu łączą się w oddzielną grupę, której nie należy zaliczać do innych zespołów. Będą to następujące części: zastrzały, cięgna usztywniające skrzydło na zewnątrz, owiewki pokrywające ostre przejścia między częściami, sworznie oraz nakrętki służące do tych połączeń. Jednak i ten podział jest tylko podziałem fabrycznym.

Po tym wstępnym przeglądzie zadań jakie spełnia każda część (zespół) płatowca w następnym artykule opiszemy konstrukcję skrzydła.

Inż. **ZBIGNIEW BUCZEK**

Rys. 1




Aero 45
AE-45
SP-LIN
PODZIAŁKA 1:50
jhr

KARTER, GAŹNIK, ZBIORNIK PALIWA I PRZERYWACZ

KARTER

Karter jest główną częścią silnika, łączącą wszystkie pozostałe jego części. Silnik przymocowany jest zazwyczaj do ramy silnikowej modelu przy pomocy śrub z nakrętkami.

Karter podlega podczas pracy obciążeniom rozrywającym i skręcającym, dlatego też powinien być sztywny. Kartery odlewa się zazwyczaj w formach ze stopów aluminiowych. Przy wykonywaniu silników doświadczalnych względnie przy budowie małych serii, kartery wykonuje się z jednego kawałka metalu, co jednak połączone jest z dużymi trudnościami.

Czasami karter silnika modelarskiego może być dość skomplikowany, gdyż zawiera: karter właściwy, zbiornik na paliwo, gaźnik, kanał przepustowy i rurki wlotowe (rys. 19). W górnej części takiego karteru umieszcza się tuleję cylindra.

Czasem karter jest bardzo prosty i oprócz zasadniczego przeznaczenia — związania cylindra z wałem korbowym — innych zadań nie wykonuje (rys. 20).

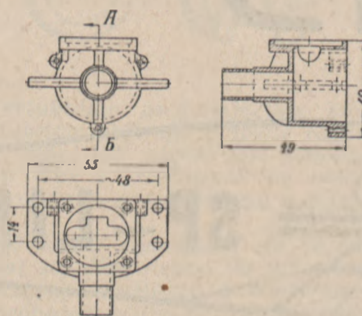
W tylnej ściance karteru nacięty jest gwint, w który wkręca się pokrywkę, zapewniającą szczelność. Niekiedy pokrywka połączona jest z karterem przy pomocy sworzni i służy wtedy do umocowania całego silnika. Zdarzają się kartery złożone z dwóch-trzech części ściągniętych między sobą śrubami.

Różnorodność kształtów karteru tłumaczy się technologią jego wykonania i dążeniem do zapewnienia mu potrzebnej wytrzymałości.

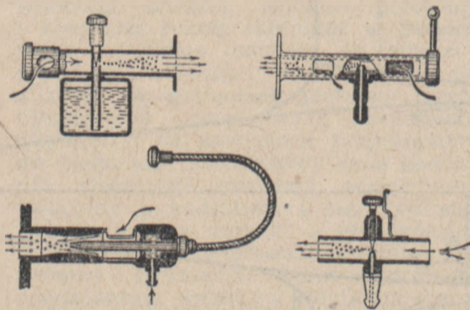
GAŹNIK

W dzisiejszych silnikach modelarskich stosuje się najprostsze gaźniki rozpylające, tanie w wykonaniu, proste w obsłudze i konstrukcji. Najbardziej rozpowszechnione konstrukcje gaźników z najrozmaitszymi typami urządzeń zasilających pokazane są na rys. 21.

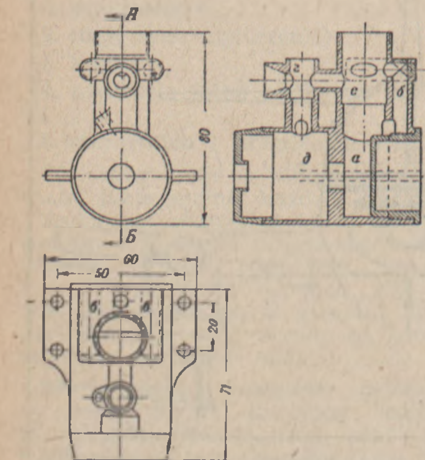
Osobną częścią gaźnika jest stalowa lub duralowa rurka nosząca nazwę **komory mieszania.** Przez nią przechodzi druga rurka doprowadzająca paliwo i nosząca nazwę **rozpylacza.** Na bocznej lub czołowej powierzchni rozpylacza wywiercony jest otwór dla doprowadzenia paliwa do komory mieszania; przekrój otworu reguluje się stożkiem wkręcanej iglicy.



Rys. 20. Karter silnika „Trzmiel".



Rys. 21. Gaźniki silników modelarskich. a— schemat najbardziej rozpowszechnionego gaźnika; b— gaźnik z powietrzną regulacją jakości mieszanki; c— gaźnik konstrukcji W. Pietuchowa. Iglica regulująca ilość paliwa znajduje się wewnątrz rozpylacza. Wylot rozpylacza umiejscowiony jest w wąskiej części dyszy. Paliwo dochodzi z małej pierścieniowej komory okalającej rozpylacz; d— najprostszy gaźnik. Dla ustalenia wyregulowanego położenia iglicy służy stalowy drucik przyciskający nacięty łeb śruby.



Rys. 19. Karter silnika F-12. a— karter; b— kanał przepustowy; c— rury wydechowe; d— gaźnik; e— zbiorniczek na paliwo. W górnej części mieści się tuleja cylindra.

Na końcu komory mieszania przewiercone są zazwyczaj boczne otwory, przykryte nałożonym na rurę dławikiem. Obrotem dławika reguluje się ilość postępującego powietrza, a tym samym i ilość obrotów silnika.

Istnieje wiele modyfakcji opisanego schematu, lecz w zasadzie są one wszystkie podobne. Ciekawy jest gaźnik (rys. 21 b) z automatyczną regulacją jakości mieszanki. Otwór rozpylacza jest w nim nieco większy od normalnego.

Skoro tylko silnik zaskoczy, czynimy mieszankę uboższą, otwierając nieco lewe okienko przez obrót dławika. Zmniejsza się w ten sposób ilość powietrza, przechodzącego przez główne prawe okienko położone przed rozpylaczem, a tym samym zmniejsza się ilość paliwa, postępującego do silnika.

Okienko w dławiku wykonane są tak, że przy jego obracaniu, w komorze mieszania otwiera się stopniowo tylne (prawe) okienko do całkowitego przekroju, a następnie zaczyna się otwierać lewe okienko również do całkowitego przekroju. W tym położeniu oba okienka otwarte są całkowicie. Przy dalszym obracaniu dławika zaczyna się stopniowo zamykać prawe okienko, do całkowitego zamknięcia, podczas gdy lewe okienko jest wówczas całkowicie otwarte. Przy pomocy takiego gaźnika, mającego tylko jeden organ regulacji można doprowadzić do należytej jakości mieszanki i dowolnej ilości obrotów (oczywiście w granicach możliwości danego silnika).

W tym typie gaźnika rozpylanie jest niewielkie, dlatego też przekrój rozpylacza jest stosunkowo duży, a wylot jego niczym nie przysłonięty.

ZBIORNIK PALIWA

Do rurki rozpylacza paliwo dostaje się albo ze zbiornika umieszczonego w modelu i połączonego z rozpylaczem przy pomocy rurki z masy plastycznej, gumy lub metalu, albo bezpośrednio ze zbiornika paliwowego, znajdującego się przy silniku.

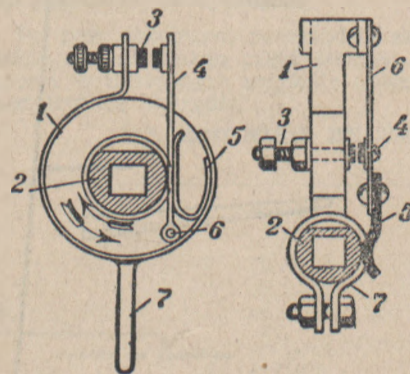
Zbiorniczki paliwowe wykonuje się z metalu, celuloidu lub plexiglasu. Otwór w zbiorniczku, służący do wlewania paliwa powinien mieć korek z niewielkim otworem, przez który dostaje się powietrze. Zbiorniczek powinien mieć końcówkę dla przyłączenia głównego zbiornika modelu.

PRZERYWACZ

Przerywacze instaluje się tylko na silnikach z elektrycznym zapłonem. Służą one do przerywania prądu w uzwojeniu pierwotnym cewki. W chwili rozwarcia kontaktów przerywacza pomiędzy elektrodami świecy przeskakuje iskra i zapala mieszankę w cylindrze.

Jeśli przesuniemy przerywacz w kierunku przeciwnym obrotowi palca rozdzielacza, umieszczonego na wale silnika, spowodujemy przyśpieszenie zapłonu.

Przyśpieszając zapłon mieszanki zwiększamy ilość obrotów, polepszamy warunki spalania paliwa, gdyż w momencie dojścia tłoka do górnego martwego punktu cała objętość mieszanki znajduje się w stanie spalania w najlepszych warunkach tj. przy najmniejszej objętości i najwyższej temperaturze.



Rys. 22. Przerywacze silników modelarskich. a— schemat przerywacza konstrukcji Filippyczewa. 1— korpus; 2— kułaczek tarczy oporowej; 3— kontakt izolowany; 4— nakładka z kontaktem; 5— sprężyna; 6— oś nakładki; 7— uchwyt. b— schemat przerywacza silników seryjnych AMM-4 i AMM-5. 1— korpus; 2— palec rozdzielczy tarczy oporowej; 3— kontakt izolowany; 4— kontakt 5— nakładka; 6— sprężyna; 7— korpus.

krótki kurs aerodynamiki

(6)

WPŁYW WYDŁUŻENIA SKRZYDEŁ NA ICH AERODYNAMICZNĄ CHARAKTERYSTYKĘ

Aerodynamiczne charakterystyki profilu (w tym wypadku CAGI-721), które przedstawione zostały na rysunkach 13, 14, 15 i 17 (patrz SiM — 19) w postaci różnych krzywych odnoszą się do skrzydełka doświadczalnego, prostokątnego o wydłużeniu równym 5. Jeśli byśmy chcieli na przykład przy naszym modelu zastosować skrzydła o wydłużeniu 5, to wówczas można by korzystać z wykresów bezpośrednio. Jednak tak niska wartość wydłużenia nie znajduje zastosowania w małym lotnictwie. Jasnym jest, że wydłużenie 5 stanowi pewien standart, którego trzyma się większość Instytutów.

Wydłużenie skrzydeł o dowolnym obrysie można obliczyć na podstawie łatwego wzoru:

$$\lambda = \frac{L^2}{S}$$

gdzie λ (lambda) symbolizuje wydłużenie, L — rozpiętość skrzydeł, S — powierzchnię.

Teoria skrzydła uczy, że strugi powietrza opływające płat odginane są w dół. To odgięcie strug zmienia (zmniejsza) rzeczywisty kąt natarcia skrzydeł oraz powoduje przez zawirowanie dodatkowy opór szkodliwy zwany oporem indukowanym. Im końce skrzydeł są bardziej od siebie oddalone, czyli im skrzydła mają większą rozpiętość tym wartość oporu indukowanego jest mniejszą. Współczynnik oporu indukowanego oznaczamy symbolem C_{xi} i wyznaczamy według uproszczonego wzoru:

$$C_{xi} = A \cdot \frac{C_z^2}{\lambda} \qquad (7)$$

gdzie A współczynnik zależny od obrysu skrzydeł: dla prostokątnych wynosi on 0,67, dla trapezowych 0,64, dla eliptycznych 0,637.
Z powyższego wzoru widzimy, że współczynnik oporu indukowanego maleje ze wzrostem wydłużenia. Rośnie natomiast ze wzrostem kąta natarcia dlatego, że zwiększa się siła nośna. Opór indukowany, jak widać rośnie z kwadratem wyporu (C_z).

Wielkość współczynnika oporu indukowanego zależy w większej mierze od wydłużenia, a w mniejszym stopniu od obrysu skrzydeł. Najlepsze byłyby skrzydła o dużym wydłużeniu i obrysie eliptycznym. Przy kącie natarcia, gdzie $C_z = 0$ i opór indukowany równy jest 0 skrzydła stawiają tak zwany opór profilowy (C_{xp}) Współczynnik oporu całkowitego C_x, jak widać, składa się z dwóch „elementów": C_{xi} — współczynnika oporu indukowanego i C_{xp} — współczynnika oporu profilowego, to jest:

$$C_x = C_{xi} + C_{xp}$$

Załóżmy, że mamy do dyspozycji jakąkolwiek krzywą biegunową, na przykład tę, którą podano na rysunku 19. Oczywiście wykonana jest ona dla skrzydeł o wydłużeniu równym 5.

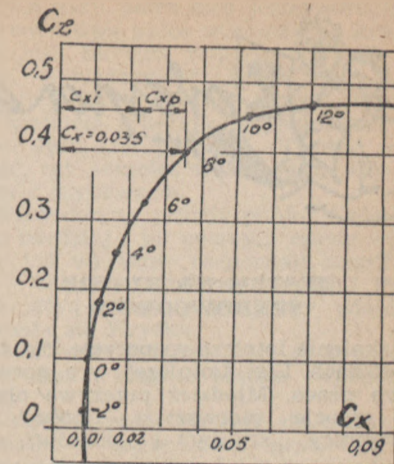
Obecnie obierzmy jakikolwiek punkt na biegunowej, na przykład odpowiadający kątowi natarcia 8°. Wówczas odległość od punktu na krzywej do pionowej osi (C_z) stanowi wartość oporu C_x w przyjętej skali. Obecnie możemy znaleźć wielkości C_{xi} i C_{xp} dzieląc odcinek C_x na dwie części. W celu wykonania tego zadania posługujemy się wzorem (7), który według danych A, λ i C_z pozwoli na obliczenie C_{xi}. Wiemy, że współczynnik A dla skrzydła prostokątnego wynosi 0,67, wydłużenie wynosi 5. C_z odczytujemy z biegunowej, gdzie dla 8° wynosi on 0,4. A więc:

$$C_{xi} = A \cdot \frac{C_z^2}{\lambda} = 0{,}67 \cdot \frac{0{,}4^2}{5} = 0{,}02141$$

Odkładając wielkość 0,02141 w tej samej skali co i C_x w prawo od osi pionowej (C_z) otrzymamy łatwo współczynnik oporu profilowego danego skrzydła przy kącie natarcia = 8° odejmując od wartości C_x współczynnik oporu indukowanego.

Jeśli takie „rozbicie" oporu na dwie części wykonać dla większej ilości punktów leżących na biegunowej i otrzymane punkty połączyć linią krzywą, to otrzymamy obok krzywej biegunowej drugą linię rozdzielającą opór całkowity na opór profilowy i indukowany. Na wykresie tym (rys. 20) wyraźnie widać, że w zakresie kątów natarcia od 0 do 8° wartość oporu profilowego jest stała, a dopiero z chwilą przejścia na większe kąty natarcia opór ten szybko rośnie, aż do miejsca w którym następuje oderwanie strug na grzbiecie profilu. Nasza nowa krzywa nazywa się parabolą oporu indukowanego. Przedstawia ona graficznie zależność C_{xi} od C_z przy danych kątach natarcia i jest umieszczona na wszystkich wykresach podających charakterystyki aerodynamiczne profilów lub skrzydeł.

Zmiana kąta natarcia na skutek odchylenia strug powietrza do dołu — o czym mówiliśmy na początku bieżącego odcinka — oraz opór indukowany,



Rys. 19

zależne są od obrysu skrzydeł, C_z i wydłużenia. Kąt odchylenia strug określamy według następującego wzoru:

$$\Delta\alpha^0 = 36{,}5 \frac{C_z}{\lambda} \qquad (8)$$

gdzie $\Delta\alpha^0$ kąt odchylenia w stopniach. Rzeczywisty kąt natarcia będzie więc mniejszy o $\Delta\alpha^0$

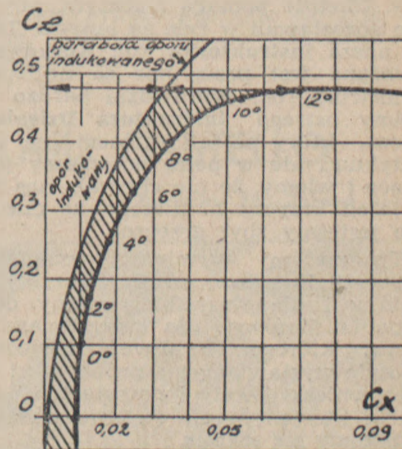
$$\alpha^0 \text{ rzecz} = \alpha^0 - \Delta\alpha^0 \qquad (9)$$

Spróbujmy obecnie powtórzyć swoimi słowami najistotniejszą treść przeczytanego odcinka.

1) Co nazywamy oporem indukowanym?
2) Od czego zależy wielkość oporu indukowanego?
3) Co nazywamy oporem profilowym?
4) W jaki sposób powstaje parabola oporu indukowanego?
5) Co wyraża parabola oporu indukowanego?

(c.d.n.)

PAWEŁ ELSZTEIN



Rys. 20

KARTER, GAŹNIK, ZBIORNIK PALIWA I PRZERYWACZ

Im większa jest liczba obrotów wału, o tym większą ilość stopni przesuwa się przerywacz. W najnowszych silnikach modelarskich przyśpieszenie zapłonu dochodzi do 40—50°. Przerywacze, umieszczane zazwyczaj na nosku kartera, pracują na skutek działania rozdzielacza, stanowiącego część składową tarczy oporowej śmigła.

Budowa przerywacza z taką tarczą pokazana jest na rys. 22. Zwarcie i rozwarcie kontaktów powstaje przy pomocy ścięcia na obwodzie cylindrycznym palca rozdzielczego. Im większa jest ilość obrotów silnika, tym większe powinno być ścięcie na pierścieniu, w przeciwnym razie czas zwarcia kontaktów jest tak mały, że powstawanie iskry jest nieregularne i silnik nie może zwiększyć ilości obrotów. W silnikach z małą liczbą obrotów (nie więcej jak 4000—5000 obr./min) duże ścięcie wywołuje niepotrzebne zużycie energii elektrycznej baterii, gdyż zwiększa się niepotrzebnie czas zwarcia kontaktów.

Większość przerywaczy posiada korpus z izolowanym kontaktem, nakładkę z młoteczkiem, sprężynę i kułaczek. Kontakty bywają wykonane przeważnie z wolframu lub srebra technicznego. Do korpusu przerywacza przymocowuje się uchwyt dla regulacji zapłonu.

Opracował: EFER.



Korespondenci SiMu piszą

JESTEM NA KURSIE SZYBOWCOWYM

Szkolenie lotnicze rozpoczęte. Na szybowiskach Ligi Lotniczej wre gorączkowa praca. Młodzież przeżywa obecnie emocje pierwszych „lotów" na chwiejnicy, „szurów" i „skoków".

Wielu naszych czytelników przebywających obecnie na szybowiskach nadsyła do nas serdeczne listy mówiące o szkoleniu, o pierwszych „wrażeniach z powietrza", o swoich kolegach i instruktorach.

Oto list przysłany przez naszą czytelniczkę — Krystynę Godyk, z jednej z żeńskich szkół szybowcowych.

„...Już od kilku dni znajduję się na kursie szybowcowym Ligi Lotniczej. **Władzy Ludowej zawdzięczam to, że mogę się uczyć i urzeczywistniać swoje marzenia o lataniu.**

Szkolenie lotnicze to nie jest rzecz łatwa, wymaga dużo zapału i wysiłku. Pokonujemy jednak i tę przeszkodę. Chęci nam nie brak. Umiemy się uczyć. Dużą pomoc nie tylko w nauce i przezwyciężaniu związanych z nią trudności, ale także w pracy nad sobą i kształtowaniem naszego charakteru okazują nam nasi instruktorzy.

Słowa serdecznego **podziękowania** za pracę i przyjacielski stosunek do młodzieży należą się koledze **instruktorowi Szytkowskiemu**, który nie tylko uczy nas na wykładach, ale każdą wolną chwilę wykorzystuje na doszkalanie nas. Chętnie pomaga słabszym, aby ci nie pozostawali w tyle za innymi. Także nasza **instruktorka** kol. **Koskowska** uważana jest przez nas za najlepszą z instruktorek. Wprawdzie bardzo się boimy ostrego **instruktora Dzięgielewicza**, który potrafi czasem na nas krzyknąć, ale w pełni doceniamy jego pracę i wiemy, że nie chce dla nas źle, a jeżeli krzyczy to dlatego, że czasem nie jesteśmy zbyt grzeczne.

Trudno mi wymienić wszystkich z personelu naszej szkoły. Wszyscy są dobrzy i dla wszystkich mamy dużo uznania. Zarówno dla kolegi magazyniera, którego cierpliwość niejednokrotnie wystawiamy na próbę, jak i dla kierowniczki szkoły i pozostałych osób, dzięki którym mamy świetne warunki i możemy się szkolić.

W imieniu całej naszej żeńskiej szkoły składamy tą drogą wyrazy uznania naszym instruktorom i prosimy cię Kochany SiM-ie o zamieszczenie tego listu.

Twoja czytelniczka
Krystyna Godyk

SOSNOWIECKIE WYCINANKI MODELI LATAJĄCYCH

Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Sosnowcu wydał ostatnio wycinanki i kartonowe modele latające: „Kaczorek" i „Kaczka". Celem nowego wydawnictwa jest spopularyzowanie lotnictwa na terenie Zagłębia Dąbrowskiego oraz uzyskanie funduszów na budowę wieży spadochronowej w Sosnowcu. Wycinanki te, jak i wydane już uprzednio wycinanki „Kawka", „Gołąbek" i „Jaskółka" rozprowadzane są w terenie przez Oddziały LL, Spółdzielnie „Samopomoc Chłopska" i Miejski Handel Detaliczny. Sosnowieckie wycinanki cieszą się dużym uznaniem wśród młodzieży miejskiej i wiejskiej, czego dowodem jest szybka sprzedaż ich nakładów.

Omawiane wycinanki są wydane estetycznie, a sklejenie ich nie przedstawia specjalnych trudności. Na przykład model „Kaczka" może być zmontowany przy pomocy zszywek biurowych. Mali chłopcy przy użyciu tylko kleju i nożyczek, składają z tych wycinanek ładne modele, które dobrze latają. Niektóre szkoły w Sosnowcu wprowadziły wykonywanie modeli kartonowych w ramach zajęć praktycznych, co za przykład powinny wziąć także inne szkoły, gdyż budowa modeli kartonowych i samo ich oblatywanie jest dla młodzieży dobrą rozrywką wzbudzającą zainteresowanie lotnictwem. Wielu młodych chłopców, którzy interesowali się wycinankami lotniczymi, pracuje już obecnie w Modelarniach LL i na pewno wielu z nich pójdzie na dalsze szkolenie lotnicze.

Koło LL nr 1 przy Szkole Ogólnokształcącej im. Stanisława Staszica w Sosnowcu urządziło dla uczniów swej szkoły i szkół okolicznych dwa konkursy, których program przewidywał oceny za staranne wykonanie modelu kartonowego oraz za jego loty. Konkursy cieszyły się dużym zainteresowaniem młodzieży szkolnej. Uczestnicy, którzy uzyskali najlepsze oceny, zostali nagrodzeni przez Koło LL nr 1 i Oddział LL w Sosnowcu. W bieżącym roku Oddział miejscowy LL urządzi podobne konkursy w innych szkołach sosnowieckich, dla spopularyzowania wycinanek lotniczych, a tym samym realizacji hasła: „Od modelu na szybowiec, z szybowca na samolot!".

Obecnie Oddział LL w Sosnowcu projektuje wydanie dalszych wycinanek modeli latających o nazwach „Sokół" i „Bąk", przy czym ten ostatni będzie małym modelem akrobacyjnym. W miarę uzyskania odpowiedniego kartonu wydane będą także wycinanki redukcyjne samolotów radzieckich I-16 i DB-3, z czego miłośnicy małego lotnictwa na pewno będą bardzo zadowoleni.

S.M.



Najlepszym pilotem z Aeroklubu Krakowskiego jest **Władysław Konik.** Zwraca uwagę fakt, że ukończył on drugi stopień wyszkolenia zaledwie w ubiegłym roku, a obecnie przy starcie za wyciągarką utrzymał się w powietrzu 1 godz. 40 min. Lotu dokonał w drugim dniu treningu na szybowcu typu „Mucha".

Wśród przodujących pilotów Krakowskiego ALL znajdują się między dzy innymi **Włodzimierz Gunica i Jerzy Ancuta.** Wspomniani pilоci wyróżniają się wzorową dyscypliną, obowiązkowością oraz doskonałymi wynikami w wyszkoleniu lotniczym i politycznym. Dobre wyniki osiągają również piloci drugiego klucza lotnego.

Wśród bumelantów w Aeroklubie Krakowskim znajdują się takie „asy" jak: Kazimierz Łukasik, Jan Łukomski, Tadeusz Szwajda, A NAWET... JERZY WOJNAR. Wspomniani wyżej piloci nie przychodzą regularnie na treningi, nie podwyższają swych wiadomości teoretycznych, przez co obniżają ogólne wskaźniki wykonania planu przez Aeroklub.

(R.)

POCZTA LOTNICZA

Kwestia szkolenia lotniczego jest w dalszym ciągu dla wielu naszych czytelników problemem, jak im się wydaje, nie do rozwiązania. Otóż kol. **Zbigniew Kwiatek** z Krosna przysłał do nas list, w którym pisze, że jest uczniem Państwowego Technikum Włókienniczego. W tym roku kończy tę szkołę i otrzyma przydział pracy w jednym z zakładów przemysłowych tej dziedziny. W ubiegłym roku jesienią składał podanie na szkolenie szybowcowe i został przyjęty. Wyznaczono go na turnus, który odbędzie się w lipcu. Kol. Kwiatek obawia się, że może dostać przydział pracy w tym samym czasie kiedy ma jechać na szkolenie szybowcowe i w związku z tym stawia pytanie: „Czy Liga Lotnicza może w drodze porozumienia z dyrekcją szkoły czy też innymi organami zwolnić mnie na ten miesiąc z pracy?"

Liga Lotnicza, w trosce o udostępnienie jak najszerszym rzeszom młodzieży pracującej szkolenia lotniczego bez oderwania jej od produkcji, organizuje w swoich aeroklubach i ośrodkach treningowych kursy lotnicze w wolnym od pracy czasie — przeważnie w godzinach popołudniowych. Formalności związane z przyjęciem na takie kursy załatwia się za pośrednictwem Zarządów Okręgowych Ligi Lotniczej, które istnieją w każdym mieście wojewódzkim.

W Waszym wypadku powinniście **starać się** o przydział pracy po ukończeniu Technikum w takim mieście, gdzie istnieje aeroklub względnie ośrodek treningowy LL; trzeba to oczywiście robić w porozumieniu z dyrekcją szkoły, która niewątpliwie ułatwi Wam uzyskanie pracy.

Kol. **Zbigniew Butenko** z Sędziszowa jest uczniem V klasy i bardzo interesuje się lotnictwem, a szczególnie budową modeli. Nie jest jednak członkiem LL i nie należy do modelarni. Dlatego też napotyka na trudności związane z nabyciem materiału do budowy modeli. Prosi więc redakcję o informacje w sprawie założenia koła LL oraz o wskazanie źródła zakupu materiałów modelarskich.

Ponieważ jesteście stałym czytelnikiem i prenumeratorem SiM-u, zajrzyjcie do 37 numeru z ub. r., gdzie w „Poczcie" znajdziecie szczegółowe informacje o założeniu koła i jego pracy. Na drugie Wasze pytanie odpowiadamy, że w materiały modelarskie zaopatrują Sekcje Modelarstwa Lotniczego przy Zarządach Okręgowych LL, ale tylko modelarnie zarejestrowane. A więc powinniście zapisać się do jednej z modelarni Ligi Lotniczej. Będąc członkiem modelarni nie tylko nie będziecie mieli kłopotu z materiałami, ale pracując w niej pod okiem instruktora, o wiele więcej nauczycie się. Jeżeli założycie koło LL i będzie ono dobrze pracowało, możecie również pomyśleć o zorganizowaniu modelarni.

Kol. **Jerzy Przygodzki** — Krajanka, PGPM, woj. koszalińskie, jest pilotem i chciałby nawiązać korespondencję z pilotką lub pilotem III stopnia w celu wymiany doświadczeń. Chętnych do nawiązania korespondencji prosimy o kierowanie listów na wyżej podany adres.

Spełniając dalszą prośbę kol. Przygodzkiego, podajemy adresy Technikum Mechaniczno-Lotniczego: Warszawa, ul. Hoża 88 i Bielsko, ul. Słowackiego 24. W sprawie warunków przyjęcia zwróćcie się listownie do jednej z tych szkół. Pamiętnik przyślijcie do redakcji. Być może, że fragmenty wykorzystamy.

Kol. **Bogumił Stachuna** — wieś Suków — w sprawie nabycia „Kalendarza lotniczego" zwróćcie się z zamówieniem listownym do Centrali Obrotu Księgarskiego „Dom Książki" w Warszawie, ulica Sienkiewicza 12. Jeżeli chodzi o sprostowanie Waszego adresu, zróbcie to za pośrednictwem listonosza, który przynosi Wam SiM.

Kol. **Tadeusz Pawłowski** z Radzymina ma 15 lat i chciałby w tym roku pójść na kurs szybowcowy. Obawia się jednak czy zostanie przyjęty, gdyż nie jest członkiem LL. Na kurs szybowcowy przyjmowani są kandydaci w wieku od 16 lat. Macie więc jeszcze rok czasu przed sobą, aby wykazać się aktywną pracą w Lidze Lotniczej i zdobyć wstępne wiadomości o lotnictwie. Piszecie, że w Waszym mieście nie ma Koła LL. A więc stoi przed Wami piękne zadanie. Zorganizujcie w Waszej szkole koło. Jak to zrobić, dowiecie się z 37 numeru SiM-u z ubiegłego roku. W numerze tym, w dziale „Poczta Lotnicza" podawaliśmy wskazówki dotyczące zorganizowania Koła LL oraz jego pracy. Możecie również zwrócić się z prośbą o pomoc do Zarządu Okręgu Warszawskiego LL (ul. Nowogrodzka 49).

(J. S.)

Szybownicy

NAPISAŁ TADEUSZ REJNIAK

— No nie wie pon? Z takiej materii to se baby rozmaite bluzki szyjom, a la chłopa koszula na niedziele byłaby przymilno.

— Ach, o to chodzi! — połapał się wreszcie Marek i potwierdził machinalnie: — Rzeczywiście można by niemało bluzek i koszul zrobić z takiego spadochronu. No, ale kupić go nie można. Te rzeczy wyrabiane są wyłącznie na użytek lotnictwa.

Z ostatnimi słowy spojrzał na zegarek, wyprostował się na krześle i rzucił niedwuznacznie:

— Miło się wprawdzie rozmawia, ale to już późna godzina. A jutro nas tu pewnie obudzi warkot samolotu.

— Kaśka! Zrychtowałaś to tam posłanie lo pana pilota? — zwrócił się Pokorny do córki. — Pon się musi wyspać, bo jutro bydzie zaś lotoł, to mu odpoczynku dobrego potrzeba. Frankowe łóżko łoblyc lo pana, a Franek spać na siano.

— Zaroz zrychtujem, tato — odpowiedziała córka i wyszła do sąsiedniej izby.

Marek sumitował się trochę dla przyzwoitości, że niepotrzebnie sobie z nim kłopot robią, bo on z przyjemnością przespałby się na sianie, ale w duchu był zadowolny z perspektywy wygodnego odpoczynku po dniu pełnym wrażeń. Stary z synem wyszli dojrzeć koni, a Marek oczekując na posłanie — pogrążył się w myślach.

Po głowie chodził mu ten nieszczęsny przelot „za chałupę" — pomyślał ze złością. Nie dość że nie osiągnął przewyższenia, które wydawało mu się już takie bliskie, ale jeszcze pozwolił się tak haniebnie znieść z lotniska. Znów Zocha będzie miała powód żeby się z niego pośmiać. Znów stracił okazję, żeby wyprzedzić Walka w osiągnięciu przewyższenia...

Rozmyślania przerwało wejście gospodarza. Sprawdził, że łóżko dla Marka już gotowe i zaprosił go na spoczynek. Marek z przyjemnością obmył się w przygotowanej dla niego miednicy z lodowato zimną wodą i wkrótce leżał wyciągnięty pod grubą, kraciastą pierzyną.

Pokorny, którego łóżko stało w tej samej izbie, wszedł po chwili, zgasił światło i po ciemku, głośno sapiąc, zaczął się rozbierać. Kiedy się kładł do łóżka zagadał jeszcze do Marka:

— To powiado pon, że u wos takiego spadochrona nijak nie szłoby kupić?

— Nowego w żadnym razie — zaprzeczył kategorycznie Marek.

Przez pewien czas trwało milczenie, które przerwał Pokorny.

—A jakisich starych, niepotrzebnych, to by się u wos nie znodło?

— Mamy wprawdzie jeden skasowany, taki już całkiem nie nadający się do użytku lotniczego, ale musimy go zdać do składnicy. To własność państwowa...

— Jo tam nie wiem na co państwu potrzeba oddować takie stare, nieużyteczne strzempy...

Marek nic nie odpowiedział i znów przez długi czas panowało milczenie, po czym Pokorny zaczął snuć dalej swoje rozważania na temat niedorzeczności zdawania do składnicy rzeczy, które już nikomu na nic nie mogą się przydać. Marek coś mu odpowiadał i długo w noc przeciągała się jeszcze rozmowa, prowadzona półszeptem w ciemnościach izby sypialnej.

Było już prawie po północy, gdy Pokorny swym chrapliwym głosem powiedział nieco głośniej:

— No to dobranoc! Niech się pon pilot zdrowo wyśpi.

— Dziękuję, dobranoc — odpowiedział sennie Marek i dom zaległa cisza.

ROZDZIAŁ ÓSMY

WYCZYNY, WYCZYNY...

Zapowiedź komunikatu ze Śnieżki sprawdziła się nazajutrz w całej rozciągłości. Halniak wiał, aż huczało, a rozwlekły, szary stratus odsłonił zupełnie niebo i na błękicie widniała w całym majestacie wspaniała, kilkupiętrowa chmura stojąca.

Szybowce wraz z pilotami oczekiwały na start. Wyczynowcy dopełniali ostatnich przygotowań do lotu i coraz niecierpliwiej zerkali na północ, wypatrując zespołu, który miał stamtąd nadlecieć.

Bogdanowicz wyleciał jeszcze przed świtem, żeby jak najwcześniej przyholować Marka. Bezpośrednio po ich powrocie miano otworzyć start dla pozostałych maszyn. Toteż ożywione podniecenie oczekiwania spotęgowało się jeszcze, gdy obdarzony wyjątkowo ostrym wzrokiem Bolek Alkowiak wykrzyknął:

— Lecą!

Wszystkie oczy zwróciły się na północ.

— Cztery palce nad jeżowskim hangarem i dwa palce w prawo od krawędzi lasu na tym wzgórzu przed nami... — wskazywał Bolek. — O, za chwilę wejdą na ten biały obłoczek w kształcie gruszki... No, widzicie?

— Jest, jest punkcik. Trudno rozeznać, czy samolot wraca sam, czy razem z szybowcem.

Niewidoczny prawie punkcik rósł coraz bardziej i po pewnym czasie wszyscy już wyraźnie rozpoznali zespół.

— Czemu oni tak wysoko idą? Przecież górą znacznie silniejszy wiatr — dziwiła się Kryśka.

— Pewnie Bogdanowicz chce oszczędzić czas i ciągnie Marka wprost na falę.

Przypuszczenie okazało się trafne, bo samolot z szybowcem przeleciał na znacznej wysokości dokładnie nad lotniskiem i poszedł w kierunku gór, gdzie znów zginął z oczu.

— A to się udało Roszkowskiemu — zazdrościł szef obozu Adaś. — Wczoraj zrobił wycieczkę krajoznawczą, a dzisiaj pierwszy na fali.

Upłynęło jeszcze z piętnaście minut i wylądował Bogdanowicz.

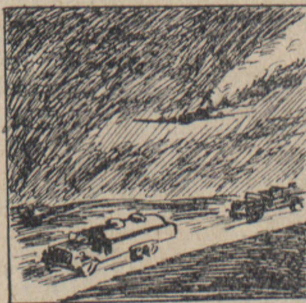
Podczas gdy dzielił się uwagami z pierwszego lotu, spod hangaru kołowały już pozostałe samoloty holujące. Szybko podczepiono szybowce, koledzy pobiegli przekazać pilotom samolotów uwagi i wskazówki Bogdanowicza, i wkrótce cztery zespoły, jeden za drugim wyszły w powietrze. Bogdanowicz z kobiecą załogą „Żurawia" pierwszy, a za nim, „gęsiego", reszta maszyn.

Upłynęło sporo czasu, zanim wylądował pierwszy szybowiec. Był nim „Sohaj" z Markiem Roszkowskim. Marek rozdygotanymi wargami opowiadał, że miał chwilami noszenie do 7 metrów na sekundę, jednak na wysokości około 4 500 m malały one do dwudziestocentymetrowych, a potem kończyły się zupełnie. Kilkakrotnie w różnych miejscach próbował wydostać się wyżej, ale zawsze kończyło się tym samym. Wylądował, bo nie mógł już znieść zimna.

(17) (cdn.)

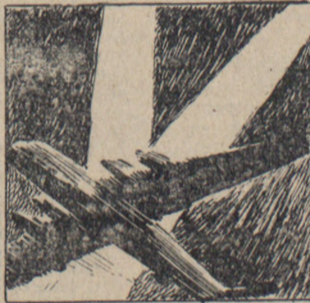
OPOWIEŚĆ O MIKOŁAJU GASTELLO

Teksty: Robert Stiller (IX) Rysunki: Jan Janusz Rocki



W huku zenitówek, wśród przecinających niebo reflektorów, Gastello i jego załoga spokojnie wypełniali swoje zadanie. Kolektyw czterech ludzi i maszyna, to była jedna całość, groźna istota z mięśni, nerwów i stali. Po dwóch nawrotach bombardowane lotnisko stanęło całe w płomieniach.

— Zawiadom, że wracamy — powiedział Mikołaj do radiotelegrafisty.



W tym momencie dopadł ich promień reflektora. Po chwili drugi. Mikołaj oślepiony zamknął oczy. Samolotem zakołysały bliskie wybuchy pocisków.

— Jestem ranny — zabrzmiał w słuchawkach słaby głos strzelca.

Mikołaj rzucił samolot w dół i wyrwał się z uścisku reflektorów. Wtem samolot wstrząsnął się od uderzenia. Z lewego silnika strzeliła smuga ognia.



— Jesteśmy nad terenem wroga — rzucił kapitan Gastello. — Czy chcecie skakać, chłopcy?

— Zostajemy — odpowiedzieli nawigator i radiotelegrafista. Strzelec się nie odzywał. Pewnie już nie żył. Płomień wdzierał się do kabiny, na Mikołaju zajął się kombinezon. Samolot pędził jak kometa wzdłuż szosy, w dół — wprost na kolumnę cystern, transportujących benzynę. (cdn)

Патриот Родины

W numerze 34 (729) gazety DOSAAF obok artykułu wstępnego i szeregu drobnych wiadomości z życie aeroklubów DOSAAF, znajdujemy niezwykle ciekawy zbiór artykułów o pracy masowych organizacji sportowych w Kujbyszewskim Węźle Energetycznym pod wspólnym tytułem „U DOSAAF-owców Elektrosiły". Na cykl ten składają się następujące artykuły: o kierownictwie partyjnym w pracy organizacji obronnych, o aktywie — podstawowej sile organizacji, reportaż specjalnego wysłannika „Patriota Rodiny" z pracy poszczególnych sekcji DOSAAF oraz wypowiedzi kilku członków organizacji DOSAAF pracujących w „Elektrosile". Ten doskonale pomyślany „przekrój" przez pracę wszystkich sekcji DOSAAF-u daje bardzo dużo polskiemu czytelnikowi. Powinni go przeczytać wszyscy członkowie LL, zwłaszcza zaś odpowiedzialni kierownicy jednostek terenowych. Numer uzupełniają drobne wiadomości modelarskie i szybowcowe.

Repülés

Ukazał się nowy numer pisma Węgierskiego Związku Lotniczego — „Repulés". Otwiera go artykuł wstępny o przygotowaniach do obchodu Święta 1 Maja w węgierskim lotnictwie sportowym. Fotoreportaż „Dzień narodzin naszej wolności" przynosi zdjęcia z wielkiej defilady w Budapeszcie z okazji rocznicy wyzwolenia Węgier przez Armię Radziecką. Na jednym ze zdjęć widzimy pięknie wyrównane szyki samolotów, tworzących litery MDP (Magyar Dolgozók Pártja — Węgierska Partia Pracujących). Na stronie 6 zamieszczone są zdjęcia przodujących pilotów z miasta Sztálinváros (gdzie buduje się największy węgierski kombinat stalowy). Profesor Zalka András pisze o lotnictwie rosyjskim i radzieckim, a inżynier Nits Károly o oświetlaniu lotnisk. Na rozkładowej stronie znajdujemy siódmą kolejną tablicę poglądową, omawiającą budowę amortyzatora samolotu Jak-18 oraz omówienie rysunku. Artykuł Tibora Halm „Lotnictwo i medycyna" oraz przekrój busoli pokładowej zamykają numer.

Numer pisma modelarskiego „Ifjú Solyom" przynosi opis budowy bezogonowca na uwięzi, fotoreportaż z zawodów modeli pokojowych oraz popularny artykuł o radiosterowaniu.

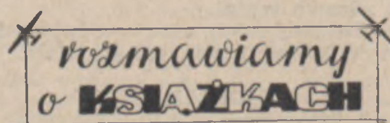
NASZA OKŁADKA: Za sześć dni rozpoczynają się IX Krajowe Zawody Szybowcowe. Zawodnicy i szybowce znajdują się już w pełnej gotowości.

ROZWIĄZANIE ZAGADKI FOTOGRAFICZNEJ

Zamieszczona w 18 numerze SiM-u br. zagadka fotograficzna, polegająca na rozpoznaniu typu samolotu, którego podwozie widoczne było na zdjęciu, spotkała się z wielkim zainteresowaniem naszych czytelników. Świadczy o tym bardzo duża ilość rozwiązań nadesłanych do redakcji. Nie wszyscy jednak dobrze odpowiedzieli na postawione pytanie: „Jaki samolot ma takie podwozie?" Większość listów zawierała poprawne rozwiązanie, które brzmi: „Takie podwozie ma samolot szkolno-treningowy „Zlin-26", produkcji czechosłowackiej".

Wśród czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązania rozlosowano dwie nagrody książkowe. Otrzymują je: kol. Janusz Marczak — Nowy Sącz, ul. Śniadeckich 6 i kol. Jerzy Kawecki — Parczew, ul. Rokossowskiego 24, pow. Włodawa, woj. Lublin.

Książki przesłaliśmy pocztą.



Przeprowadziłem niedawno, wśród najbliższego lotniczego grona koleżanek i kolegów małą błyskawiczną ankietę na temat radzieckich książek lotniczych. Wyniki uzyskałem wręcz zdumiewające. Okazuje się, że spośród radzieckich książek o tematyce lotniczej największą popularnością cieszą się u nas trzy książki: **„Opowieść o prawdziwym człowieku"** — Borysa Polewoja, **„W służbie Ojczyzny"**, — Iwana Kożeduba i **„Myśliwiec"** — Aleksandra Pokryszkina. Na dwudziestu zapytanych, aż dwunastu opowiadziało się za Polewojem, pięciu za Kożedubem, a tylko trzech za Pokryszkinem. Innych tytułów nie wymienili, pomimo, że czytali już **„Czkałowa"** — Bobrowa, **„Niebo i ziemia"** — Sajanowa, **„Nawigator Katia Rumiancewa"** — Łarionowej, **„Chcemy latać"** — Ignatiewa i szereg innych.

Nie wiem jakie jest zdanie innych Czytelników w tej sprawie — mnie osobiście wypowiedzi ankiety zaskoczyły i nie bardzo mógłbym się zgodzić z jej wynikami. Zresztą nie moje zdanie jest w tej chwili ważne. Najlepszą opinię dadzą niewątpliwie sami Czytelnicy SiM-u, którzy o tym napiszą do redakcji.

Niezależnie od tego proponuję jednak ażeby w ramach pracy świetlicowej **zorganizować w modelarniach, kołach, szkołach, ośrodkach treningowych i aeroklubach Ligi Lotniczej wieczory dyskusyjne na temat książek lotniczych, zarówno autorów polskich jak i radzieckich.** Dyskusja będzie na pewno ciekawa i warto podzielić się nią na łamach SiM-u z innymi Czytelnikami. Przypuszczam, że na wypowiedzi nie będziemy czekali zbyt długo. Zanim je jednak otrzymamy spróbujmy na razie zastanowić się jakie są przyczyny popularności i w czym tkwi wartość trzech wymienionych na początku książek (Polewoja, Kożeduba i Pokryszkina).

Pilot Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej—Jerzy Ancuta pisze: — „...z przeczytanych radzieckich książek lotniczych najbardziej podobała mi się „Opowieść o prawdziwym człowieku". W książce tej bowiem autor szczególnie mocno podkreślił, iż silna, nieugięta wola człowieka dokonać może wszystkiego — choćby rzeczy niemożliwych. Winni o tym pamiętać przede wszystkim piloci, gdyż lotnictwo potrzebuje ludzi o silnej woli i mocnym, nieugiętym charakterze. Ludzi, którzy oprócz gorącej miłości ludowej ojczyzny, muszą całym sercem kochać swój lotniczy zawód.

Potwierdzenie tego znajdujemy na każdym kroku my—piloci sportowi. Wiemy, że często z wielu kandydatów zaledwie kilku osiąga pełne wyszkolenie lotnicze. Dlaczego? — dlatego, że nie mają dość silnej woli, by przeciwstawić się trudnościom i nie kochają lotnictwa. Są tacy, którzy zapisują się na kursy szybowcowe, tylko po to, aby spędzić przyjemnie wakacje względnie „polatać" sobie dla wrażeń — nie ma w nich silnej woli pozostania w lotnictwie. Nieraz odpadają jeszcze przed wyjazdem (z powodu trudności papierkowych), czasami już w czasie kursów wstępnych, albo — to zdarza się jeszcze dość często już po uzyskaniu II stopnia wyszkolenia czy nawet w aeroklubach (przykład — nasi koledzy w KALL—tzw. „martwe dusze").

Są jednak inni — wytrwali, którzy wchodząc do lotnictwa napotykali na różne trudności, którym początkowo latanie „nie szło", lub musieli borykać się z ciężkimi warunkami czy nawet mieli kłopoty z „Cebulą", a mimo to latają i osiągają coraz lepsze wyniki w wyszkoleniu. Dla nich właśnie pięknym przykładem silnej woli, która łamie wszystkie przeszkody są opisane w tej książce dzieje radzieckiego pilota, Aleksego Meresjewa. Jeżeli zastanowimy się, ile musiał on mieć w sobie siły woli i wytrwałości, to dojdziemy do wniosku, że niewielu z nas zdobyłoby się na takie bohaterstwo..."

„W naszej pracy — pisze inny **pilot Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej — Stefan Reichhart** — spotykamy się niejednokrotnie z wieloma trudnościami, które nieraz zniechęcają ludzi. Każdy jednak, kto przeczytał powieść Borysa Polewoja **„Opowieść o prawdziwym człowieku"** nabierał chęci do dalszej pracy i walki. Postać bohatera Meresjewa, jednego z setek tysięcy ludzi radzieckich, wychowanka Komsomołu — jest taka bezpośrednia, prosta i piękna zarazem, że naprawdę trudno o niej zapomnieć. Ale nie tylko po to mówi nam autor o bohaterskim pilocie, byśmy się nim zachwycali. Mamy się od niego uczyć — uczyć między innymi gorącej miłości ojczyzny i pełnego dla niej poświęcenia."

Tak wypowiadają się o książce Polewoja nasi piloci sportowi.

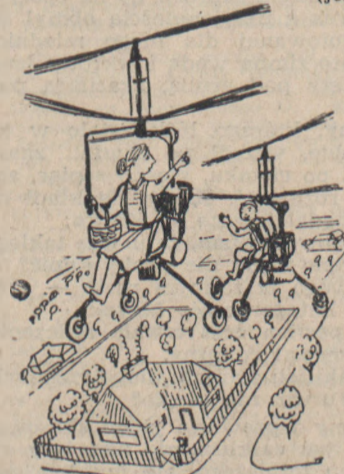
ZENIT

★

W. Akkuratow — Ujarzmiona arktyka (z rosyjskiego tłumaczyła Zofia Łapicka), Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — Warszawa 1951. str. 154, cena 5,90 zł, nakład 10.000 + 200 egz.

„Ujarzmiona arktyka" to swego rodzaju pamiętnik bohaterskiego lotnika-komsomolca W. Akkuratowa. Autor książki jest znanym nawigatorem radzieckiego lotnictwa polarnego i posiada duże osiągnięcia w badaniu arktyki. Brał on udział w wielu wyprawach lotniczych naukowców radzieckich, między innymi w słynnej wyprawie Wodopianowa. Akkuratow opisuje w swej książce w sposób prosty i rzeczowy dzieje jednej z najbardziej śmiałych i niebezpiecznych lotniczych wypraw naukowych w głąb Dalekiej Północy. Mimo prostego języka, kraina wiecznych lodów opisana została przez autora niezwykle wiernie i barwnie. Uderza w książce szczególnie głęboka miłość lotnika do tego dalekiego kraju północy. „Ujarzmioną arktykę" czyta się z zainteresowaniem. Tłumaczenie dobre.

(jeko.)



— Żebyś mi nigdzie nie latał — tylko prosto do szkoły!

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ **WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE**

REDAGUJE ZESPÓŁ

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2.40, kwartalnie zł 7.20, półrocznie zł 14.40, rocznie zł 28.80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87685. Wewnętrzny 8.

Zakł. Graf. i Wydawn. Dom Słowa Polskiego. Zam. Nr 1391 3-B-18491